

Segelschiffsreisen nach Santa Rosalia

Burmester, Heinz

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Burmester, H. (1987). Segelschiffsreisen nach Santa Rosalia. *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 10, 37-76. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-55876-6>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

SEESCHIFFAHRT

SEGELSCHIFFSREISEN NACH SANTA ROSALIA

VON HEINZ BURMESTER

Die Kupfergewinnung am Golf von Kalifornien belebte die Schifffahrt

Santa Rosalia ist ein kleiner, kaum bekannter Hafenplatz an der Westküste Mexikos, der nur von der Küstenschifffahrt benutzt wird. Zu Beginn unseres Jahrhunderts, besonders in den letzten Jahren vor dem Ersten Weltkrieg, war das anders; damals lagen im Hafen oder auf der Reede immer mehrere Großsegler, um Koks und Kohle zu löschen, die sie von Hamburg auf dem langen Weg um Kap Horn nach Santa Rosalia gebracht hatten. Die Brennstoffe waren für den Betrieb einer großen Kupferhütte bestimmt, die damals einer französischen Aktiengesellschaft mit dem Namen »Compañia del Boleo« gehörte.

Die Kupferschmelze und die zugehörigen Kupferminen liegen an der Ostseite der langgestreckten Halbinsel Baja California oder Niederkalifornien, die parallel zur mexikanischen Festlandküste etwa 1100 km in SSO-licher Richtung verläuft und den Golf von Kalifornien bildet. Die Kupferhütte und die primitiven Hafenanlagen liegen etwa auf halber Länge des Golfs, genau gesagt auf 27°16'N, 112°15'W. Der Golf hat eine Länge von etwa 600 sm und eine mittlere Breite von 70 sm. Gegenüber von Santa Rosalia, auf dem mexikanischen Festland, liegt die größere Hafenstadt Guaymas, die für die Versorgung von Santa Rosalia unentbehrlich war und wohl auch heute noch ist.

Baja California, die große mexikanische Halbinsel, hat mit dem US-Staat Kalifornien wenig gemein. Sie leidet unter Regenmangel und ist nur schwach besiedelt; große Gebiete sind wüstenähnlich. Daß auf der Halbinsel Erz zu finden ist, hatten schon die Spanier gewußt, ohne sich viel darum zu kümmern. Erst 1868 wurde auf Anregung eines Viehzüchters festgestellt, daß die vielen knollenartigen Steine in der Nähe seiner Ranch, in der Gegend des heutigen Ortes Santa Rosalia, einen beträchtlichen Kupfergehalt hatten. Die Eingeborenen nannten die Knollen *Boleos*, und diese Bezeichnung lieferte später auch den Namen für das Gebiet, in dem sie gefunden wurden.

Als die Kunde von diesem Kupfererz auf das Festland gelangte, weckte sie das besondere Interesse zweier Deutscher namens Blumhardt und Julio Müller, die in Guaymas lebten. Nach Prüfung des Geländes erwarben sie Schürfrechte von dem Viehzüchter und haben angeblich 1874 das erste Kupfererz aus dem »Boleo-Distrikt« über den Strand verschifft. Aber nach einigen Jahren, als in London die Kupferpreise fielen, gerieten sie in finanzielle Schwierigkeiten. Wegen der Frachtkosten war es unrentabel, das Erz, das zum größten Teil aus wertlosem Gestein bestand, nach Europa zu verschiffen. In den ersten zehn Jahren wurde deshalb nur wenig Erz gefördert und exportiert. 1884 kamen dann französische Prospektoren und prüften die Gegend um Santa Rosalia sehr gründlich. Hinter dieser Erkundung stand das Pariser Bankhaus Rothschild, das 1885 aufgrund der günstigen Berichte seiner Experten die »Compañía del Boleo« als Aktiengesellschaft gründete. Die Gesellschaft erwarb Rechte in einem Gebiet von 200 Quadratkilometern; ein Küstenstreifen von 12 km Länge und 5 km Breite wurde eine Enklave der Boleo-Gesellschaft, in der sie besondere Privilegien genoß. Die Rechte der Franzosen gingen so weit, daß sie zum Beispiel die Niederlassung eines britischen Konsuls im Gebiet der Boleo-Gesellschaft verhindern konnten (vgl. S. 50f.).

Mit Elan gingen die Franzosen an den Aufbau eines großen Hüttenwerkes, um das Erz an Ort und Stelle zu schmelzen und nur das Kupfer nach Europa zu verschiffen. Schon 1887 lieferte der erste Schmelzofen monatlich 200 t Kupfer. Vier Minen waren in Betrieb, und es wurde eine Kleinbahn gebaut, um das Erz von den Minen nach dem Schmelzwerk zu schaffen. Der Schiffsverkehr mit seinem Güterumschlag erforderte auch den Bau einer Landungsbrücke, die jedoch lange Zeit ein Sorgenkind blieb, weil Bohrwürmer ständig und stürmischer Wellenschlag gelegentlich auf ihre Zerstörung hinwirkten. Arbeitskräfte anzuwerben, war anscheinend kein Problem; 1892 hatte die Ortschaft Santa Rosalia bereits 600 Einwohner. Alle Versorgungsgüter wurden vom 90 sm entfernten Guaymas herangeschafft. Schwierig war die Wasserversorgung für die wachsende Bevölkerung, weil es in Santa Rosalia in manchen Jahren kaum regnete. Aber das Problem wurde wohl auch gelöst; denn in den nächsten zwanzig Jahren wuchs die Einwohnerzahl auf mehr als das Zehnfache.

Die umfangreichen Bauarbeiten, die in der Einöde von Baja California in den ersten Jahren zu leisten waren, wurden von San Francisco aus geleitet. Als Transportmittel für das Baumaterial dienten hauptsächlich die Schoner und Barkantinen der nordamerikanischen Westküste; später kamen auch die »Steamschooners« hinzu, die eigenartigen Küstendampfer des »Pacific Northwest«. Eine Kirche für die wachsende Gemeinde Santa Rosalia wurde in Teilstücken von Belgien herangeschafft, wo man auf die Fertigbauweise kleinerer Kirchen spezialisiert war. Der gesamte Aufbau in Santa Rosalia wurde durch die ungewöhnliche politische Ruhe begünstigt, die in Mexiko fast 30 Jahre lang herrschte. Es war die Amtszeit des Präsidenten Porfirio Diaz, der von 1884 bis 1910 das Ruder fest in der Hand hatte und mit Erfolg bemüht war, die wirtschaftliche Entwicklung des Landes zu fördern.

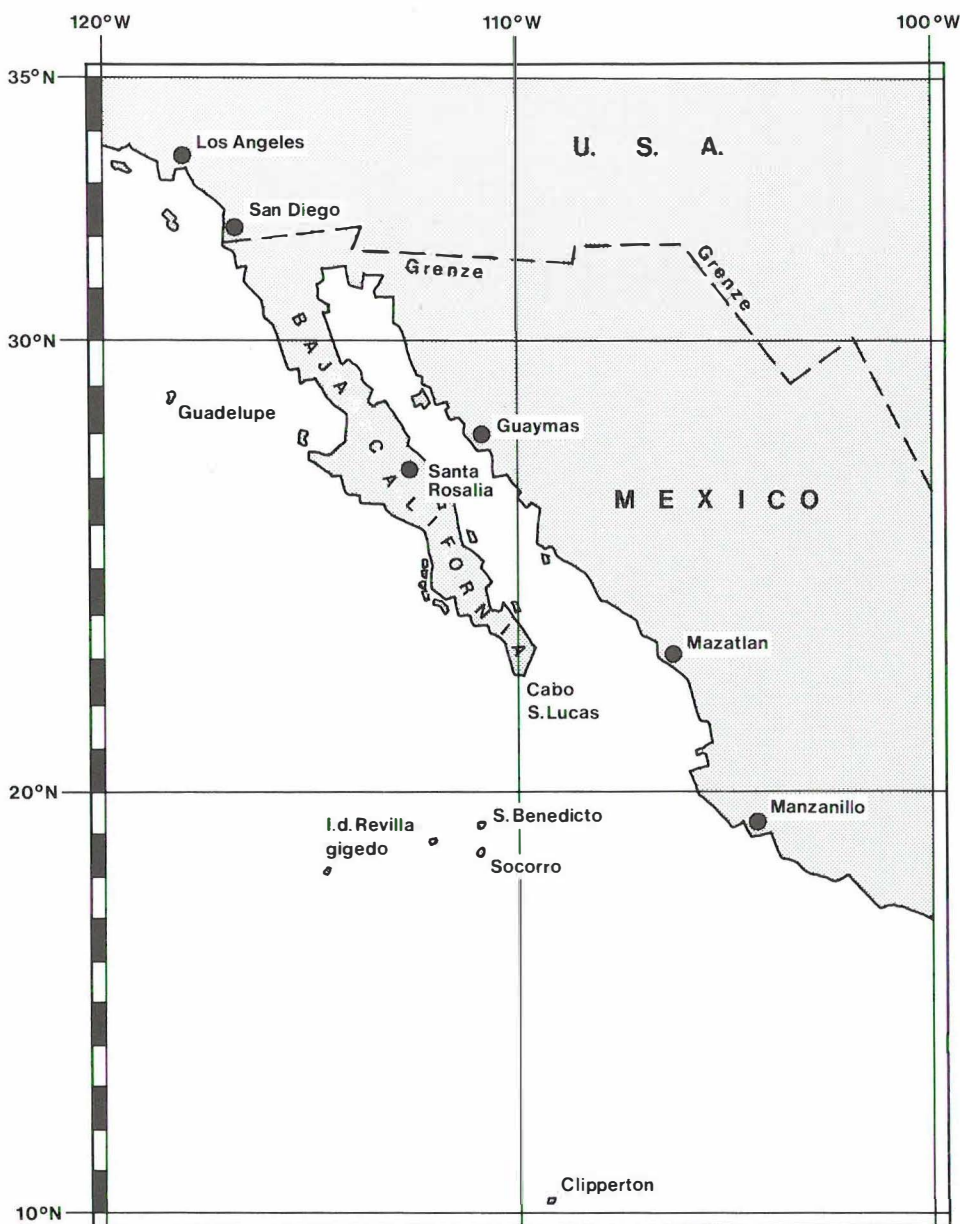
Die Aktivitäten der Boleo-Gesellschaft in Baja California führten in den 1880er Jahren zu einer Belebung der Schifffahrt im Golf von Kalifornien, und zwar nicht nur der Küstenschifffahrt, sondern gleichermaßen der großen Fahrt von Europa, an der auch deutsche Segelschiffe beteiligt waren. Schon bevor die Kupferschmelze in Santa Rosalia gebaut wurde, besuchte die Bremer Bark NIAGARA des Reeders Wätjen den Golf von Kalifornien; ihr Kapitän Kuhlmann berichtete über die Reise an die Deutsche Seewarte. Mit einer Ladung Kohle war das etwa 1000 BRT große Schiff 1882 in nur 108 Tagen von Cardiff zunächst nach Acapulco gesegelt und dann in 21 Tagen nach Guaymas. Weiter ging die Reise nach mehreren Erzladepätzen an der Ostküste von Baja California, an denen die Bark insgesamt 435 t Antimon-, Kupfer- und Silbererz übernahm. Santa Rosalia wurde in dem Kapitänsbericht nicht erwähnt, aber Providencia, das nur 1 sm nördlich von Santa Rosalia



Die britische Viermastbark ANDORINHA lädt im Juli 1906 Preßkohle und Koks aus Waggons und einem Elbkahn (Foto: Slg. F.W. Arnemann)

lag. Mit dem Erz im Unterraum segelte die NIAGARA nach der Westküste Mexikos südlich des Golfs, wo die Bark mit 963 t Farbholz aufgefüllt wurde. Im März 1883 trat das Schiff von Salina Cruz die Heimreise an, nach Falmouth für Order.

Im Dezember 1885 traf die Hamburger Bark PATAGONIA, ein 510 BRT großes Schiff der



Der Golf von Kalifornien mit Santa Rosalia.

Reederei F. Laeisz, im Golf von Kalifornien ein. Nachdem sie eine Woche in Guaymas gelegen hatte, versiegelte sie zum Laden von Kupfererz an die Ostküste von Baja California. Sie lief zuerst Mulege an, südlich von Santa Rosalia gelegen, wo sie den Ablader des Erzes und einige Arbeiter an Bord nahm. Um in Santa Rosalia laden zu dürfen, mußte die PATAGONIA eine Seemeile weiter nördlich in Providencia einklarieren. Kapitän Hellwege berichtete, in Providencia sei neuerdings der Sitz der Hafenbehörde, außerdem sei dort eine Landungs-

brücke im Bau. Auf der Reede von Santa Rosalia erhielt PATAGONIA täglich 50 t Kupfererz. Anschließend lud man Kupfererz vor Los Angeles, das etwa 100 sm nördlicher liegt, und verließ dann den Golf, um das Schiff weiter südlich, an der Westküste Mexikos, mit Rotholz aufzufüllen. Im Februar 1886 wurde die PATAGONIA in Mazatlan für die Heimreise nach Liverpool ausklariert.

Im November 1887 erreichte die deutsche Bark AEOLUS, von Mazatlan kommend, die Reede von Santa Rosalia und ankerte in 100 m Abstand vom Kopf der Ladebrücke. Kapitän Reiners berichtete, daß die Ankerplätze auf der Reede in den Wintermonaten von November bis April unsicher seien, da nicht selten stürmische NW-Winde auftraten und erheblichen Seegang zur Folge hatten.

In den nächsten beiden Jahren 1888/89 sah man schon mehr deutsche Segler vor Santa Rosalia liegen, Barken und Vollschniffe aus Holz oder Eisen. Die Barken AUGUSTE und MONA aus Elsfleth waren dort, beide über 1000 BRT groß, die eiserne Bark GUAYMAS aus Hamburg, die nur 512 BRT maß, und das große Bremer Vollschniff FREIBURG von 2018 BRT, das 1877 in den USA aus Holz gebaut war. Der Kapitän der MONA berichtete über Santa Rosalia, daß Ende 1888 die Ladebrücke 300 m lang war, an der einen Seite löschten die Schiffe Kohle, Koks und Stückgüter, an der anderen Seite wurde Kupfer verladen. Nach dem Kapitänbericht lagen 1200 t Kupfer zur Verschiffung bereit.

Die Bark GUAYMAS hatte Stückgut geladen und war im Februar 1889 in Guaymas angekommen. Im März versiegelte sie nach Santa Rosalia und löschte dort an der Brücke Eisenbahnmaterial; anschließend erhielt sie für die Heimreise eine Ladung Kupfer. – Bei solchen gewichtigen Ladungen mußten auf den Segelschniffen Vorkehrungen getroffen werden, um den Schwerpunkt der Ladung höher zu legen, sonst wurde die Stabilität zu groß. Das aber führte im Seegang zu so heftigen Bewegungen des Schiffes, daß die Takelage gefährdet war. Man baute deshalb in den Laderaum des Schiffes einen sogenannten »Trunk«, auf der GUAYMAS nannte man das Bauwerk »Kupferkiste«. Es wurde aus starken Bohlen über fast die ganze Länge des Schiffes errichtet und war weniger als halb so breit wie der Laderaum der Bark. Wegen dieser Umständlichkeiten auf den Segelschniffen brachte die Boleo-Compagnie später ihr Kupfer über den Golf nach Guaymas, von wo es mit Dampfzern oder der Eisenbahn weiter transportiert wurde. Die Ladung der Bark GUAYMAS bestand zu einem Viertel aus reinem Kupfer und zu 70% aus einem Rokokupfer, das die Franzosen *matte* nannten. Es war nur einmal geschmolzen und enthielt noch Schwefelverbindungen und andere Beimengungen.

Kapitän Burmester, der Führer der GUAYMAS, sagte in seinem Bericht, daß Schiffe, die Koks gebracht hatten, in Santa Rosalia immer anzutreffen waren. Damals, im Jahre 1888, brauchte das Hüttenwerk bereits 50 t Koks täglich, und diesen Koks brachten die Segelschniffe von Europa. Im Jahr 1890 kamen unter anderem das große Bremer Vollschniff FREIBURG sowie die Hamburger Barken ADMIRAL TEGETHOFF und J. C. JULIUS mit Ladungen von Koks oder Kohle von Cardiff in Santa Rosalia an. Die FREIBURG hatte für die Reise von Cardiff 144 Tage gebraucht; die Rekordreise des Jahres 1890 machte das britische Vollschniff SELENE mit nur 115 Tagen, ebenfalls mit einer Ladung Koks und Kohle von England.

Die Hamburger Bark J. C. JULIUS war 1891 wieder in Santa Rosalia, und ihr Kapitän Christiansen berichtete, daß die Ladebrücke nicht mehr benutzbar sei. Wegen der Schäden, deren Ursachen bereits erwähnt wurden, mußte die Ladebrücke in den folgenden Jahren zweimal erneuert werden, bis nach zehnjähriger Bauzeit ein langer Wellenbrecher fertiggestellt war, der das Hafengebiet gegen nördliche Stürme schützte.

Die Stürme, die gelegentlich sehr heftig über die Reede wehten, störten nicht nur das Löschen der Ladung in die kleinen Leichter, sie konnten auch für die großen Segler gefährlich werden, wenn ihr Ankergeschirr nicht mehr hielt. So erging es dem britischen Vollschniff

SELENE nach seiner oben erwähnten schnellen Reise im Jahre 1890. Einige Wochen nach seiner Ankunft zog wieder einer der heftigen »Cordonazos« über den Golf und trieb das Vollschiß auf den Strand, wo es sitzen blieb, weil im Golf von Kalifornien keine leistungsfähigen Bergungsgeräte zur Verfügung standen. Der eiserne Rumpf der SELENE erwies sich als sehr widerstandsfähig und wurde an Ort und Stelle lange Zeit als Hulk für Lagerzwecke benutzt.

Nicht so lange wie die SELENE hielten sich die Wracks zweier hölzerner Segler aus Nordamerika, die 1895/96 unter ähnlichen Umständen gestrandet waren und für die man ebenfalls keine wirksame Hilfe hatte, hier, am hintersten Ende der Welt.

Anders lagen die Dinge bei der EDMUND, einer großen deutschen Viermastbark, die beim Aussegeln Ende November 1900 südlich von Santa Rosalia an Grund geriet. Sie hatte 1600 t Sandballast im Raum und lief mit einem steifen auflandigen Wind dicht unter der Küste südwärts, als Kapitän Gerdau das 3000 BRT große Schiff nicht von einem steinigen Küstenvorsprung freisegeln konnte. Es schurte über die Steine, bis es sitzen blieb. Der Rumpf hatte viele kleine Lecks, manche durch abgerissene Nieten; das Wasser im Raum stand bald zwei bis drei Meter hoch, weil die Pumpen durch Sand verstopft wurden. Bergungsversuche der Besatzung, unterstützt durch den Bagger der Boleo-Compagnie, blieben erfolglos. Lloyd's of London wurde eingeschaltet, ließ sich informieren und beauftragte dann eine leistungsfähige Bergungsfirma in San Francisco; man wollte das erst acht Jahre alte Schiff noch nicht aufgeben. Die Bergungsleute gingen die Sache mit Energie und Erfahrung an; ihr Bergungsschlepper L. LUCKENBACH traf am 22. Dezember vor Santa Rosalia ein. Die Aufgabe erwies sich als schwierig wegen der vielen kleinen Lecks und des Sandes in den Pumpen. Der Ballast mußte gelöscht werden, als Gegenleistung mußten die oberen Rahen und die Bramstengen herunter. Endlich, am 16. Januar, schwamm der Segler wieder, und einen Monat später wurde er in den Hafen von San Francisco eingeschleppt, um gründlich repariert zu werden. Das Ganze war eine erfolgreiche Bergungsaktion, wie sie im Golf von Kalifornien bisher noch nicht gelungen war.

Ein Rückblick auf die Schifffahrt nach Santa Rosalia während der 1890er Jahre zeigt einen Wandel in den Schiffstypen an, die das Hüttenwerk mit Brennstoffen versorgten. Für den wachsenden Bedarf reichten die kleinen Segler aus Holz und Eisen mit weniger als 1500 Registertonnen nicht mehr aus. Zwar hielt die Boleo-Compagnie daran fest, die Brennstoffe von Segelschiffen bringen zu lassen, aber sie begann, die größeren Segler zu chartern, deren Raumgehalt 2000 bis 3000 BRT betrug und die in der Mehrzahl als Viermastbarken getakelt waren. Es war die letzte Generation der großen Frachtsegler, denen von der Kupferhütte in Santa Rosalia ein neues Fahrtgebiet erschlossen wurde, zu einer Zeit, als den Segelschiffen manche anderen Fahrtgebiete endgültig verloren gingen.

Sichtbar wurde das Eindringen der Großsegler in den Golf von Kalifornien, als die CHRISTINE als erste deutsche Viermastbark am 25. November 1892 vor Santa Rosalia vor Anker ging. Sie war mit einer Ladung Koks in 128 Tagen von Hamburg gekommen. Kapitän Warneke, dem die Gewässer vor der Westküste Mexikos nicht vertraut waren, hatte sich vor der Abfahrt von Hamburg auf der Deutschen Seewarte über die günstigste Route beraten lassen. Die CHRISTINE war erst ein Jahr zuvor auf der Tecklenborg-Werft in Geestemünde aus Stahl erbaut worden; mit rund 2000 BRT gehörte sie zu den kleinen Viermastbarken, die sich meistens durch gute Segelfähigkeit auszeichneten.

Schon vor der Jahrhundertwende wuchs die Zahl der Viermastbarken, die als »Kokssegler« auf die Reise nach Santa Rosalia gingen. Die Hamburger Reederei Knöhr & Burchard, die 1895 ihr fast neues Vollschiß FLOTTBEK nach Santa Rosalia geschickt hatte, vercharterte 1898 ihre Viermastbark SCHIFFBEK für eine Reise nach Santa Rosalia; mit 2663 BRT war sie zu der Zeit das größte Schiff dieser großen Reederei. In den letzten Jahren vor dem Ersten



Das VollschiFF FLOTTBEK war schon 1895 in Santa Rosalia und machte 1903 eine Reise von Hamburg nach Santa Rosalia in 118 Tagen. (Foto: National Maritime Museum, Greenwich)

Weltkrieg, der der Koksahrt nach Santa Rosalia ein jähes Ende bereitete, war in diesem Fahrtgebiet nur noch jeder fünfte Segler ein Dreimaster, 80% der Koksflotte wurden von Viermastbarken gestellt. Als ideales Schiff für die Koksahrt nach Santa Rosalia und die Rückfahrt vom »Pacific Northwest« mit Holz oder Weizen erwies sich die 2400 BRT große Viermastbark SCHÜRBEK, die Knöhr & Burchard 1901/02 in Schottland hatten bauen lassen. Das Schiff gehörte einer Partenreederei mit 37 Anteilseignern; die Kommanditgesellschaft Knöhr & Burchard Nfl. fungierte als Korrespondentreeder und besaß 9/65 Anteile. SCHÜRBEK konnte 4000 t an Schwergut tragen; Koks lud sie mindestens 3100 t, wenn sie für die Stabilität ein paar Hundert Tonnen Ballast oder Schwergut eingenommen hatte, und sie war gut geeignet für Ladungen von Langholz, weil sie Bugporten besaß.

Das Hüttenwerk und der Ort Santa Rosalia waren auf eine ständige Verbindung mit der Stadt Guaymas angewiesen, deshalb kaufte die Boleo-Compagnie einen kleinen Dampfer von 200 BRT, der den Namen KORRIGAN erhielt. Die steigende Kupferproduktion veranlaßte die Compagnie, 1898 in England einen zweiten Dampfer bauen zu lassen, die KORRIGAN II. Beide Dampfer besorgten auch den Transport des Kupfers nach Guaymas, weil von Santa Rosalia kein Kupfer mehr mit Segelschiffen nach Europa transportiert wurde. Da die erste KORRIGAN 1907 durch Strandung verlorengegangen war, ließ man 1912 in England

eine KORRIGAN III bauen, 916 BRT groß und modern ausgerüstet, die auch für Fahrten nach dem Puget Sound gebraucht wurde, um von dort Grubenholz und Kohle zu holen.

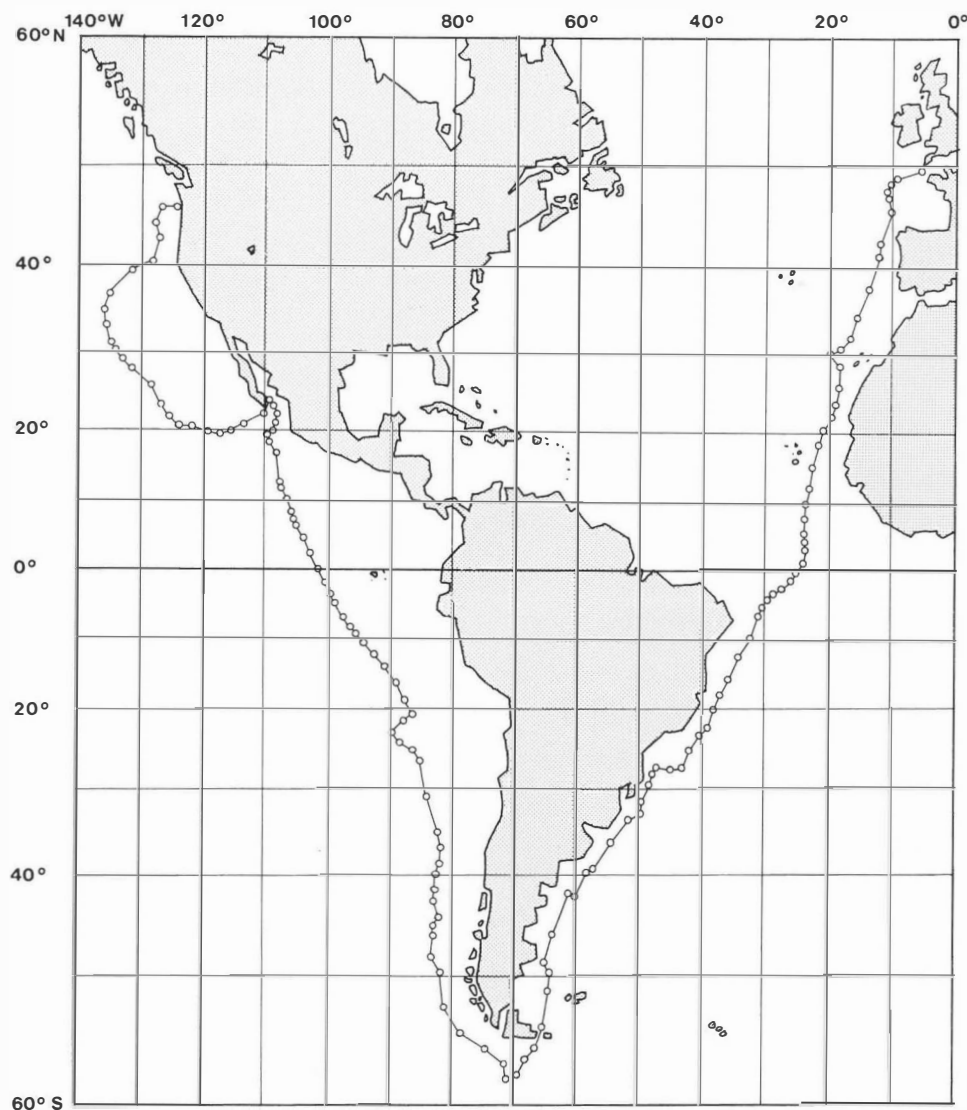
Nach der Jahrhundertwende wurde die Kupferproduktion in Santa Rosalia noch weiter gesteigert, und damit stieg auch der Brennstoffbedarf, wenngleich die Modernisierung der Öfen dem entgegenwirken sollte. Der Koks wurde für die Schmelzöfen gebraucht; die übrigen Anlagen des Werkes, wie Dampfmaschinen, Eisenbahn, Kraftwerk usw., brauchten Kohle, die zum größten Teil als Preßkohle (Steinkohlenbriketts) eingeführt wurde. In der Regel brachten die Kokssegler in ihrem Unterraum, manchmal auch in den Bilgen, etliche hundert Tonnen Preßkohle mit. Siesparten dadurch den Ballast, den nur mit Koks beladene Segler wegen der Stabilität unter der Ladung haben mußten. Wenn gelegentlich in Hamburg keine Preßkohlen für Santa Rosalia zur Verfügung waren, ließ sich die Einnahme von Sand- oder Steinballast unter der Koksladung nicht vermeiden.

Bemerkenswert ist, daß die großen Segler, die nach der Jahrhundertwende eingesetzt wurden, ihre Reisen nicht schneller machten als die kleineren Schiffe, die vor 1900 die Brennstoffe nach Santa Rosalia gebracht hatten. Das Gros der Koksflotte stellten britische und deutsche Segler, von denen die letzteren zum größten Teil von britischen Werften stammten. Andere Flaggen waren auf den Koksseglern in Santa Rosalia höchst selten zu sehen, und daß die große französische Seglerflotte sich nicht an den Fahrten für das französische Hüttenwerk beteiligte – zumindest nicht in den letzten Jahren –, muß einen besonderen Grund gehabt haben.

Für die deutschen Segelschiffsreeder, die in den letzten Jahren vor dem Ersten Weltkrieg alljährlich mehr als ein Dutzend großer Schiffe nach Santa Rosalia expedieren konnten, war die wachsende Kokseinfuhr der Boleo-Gesellschaft recht erfreulich und ein kleiner Ausgleich für den Niedergang der Segelschiffahrt, die immer mehr Marktanteile an die Dampferkonkurrenz verlor. Die Segler konnten sich nur noch auf den langen Routen nach und von dem Stillen Ozean behaupten. Da waren die Reisen von Hamburg nach Santa Rosalia recht vorteilhaft; denn sie brachten die Segler in eine günstige Position für eine Rückladung. Wenn ein Segelschiff sich auf dem langen Weg nach dem Golf von Kalifornien befand, hatte sein Reeder noch die Wahl, ob er den nächsten Frachtvertrag für eine Ladung von der Westküste Nordamerikas, von Australien oder von der chilenischen Salpeterküste abschließen sollte. Das waren die drei Märkte, auf denen Segelschiffe noch in größerer Zahl gefragt waren. Vom »Pacific Northwest« wurde Getreide und Holz in großen Mengen verschifft, in Australien luden die Segler große Mengen Kohle für die Westküsten beider Amerikas, in der Saison auch Getreide für Europa. In Chile bestand fast immer Nachfrage nach Segelschiffen für Salpeterladungen. Die europäischen Länder führten in steigenden Mengen Salpeter ein; sie brauchten ihn als Stickstoffdünger für die ausgelaugten Äcker, daneben auch für die Herstellung von Schießpulver. Die Dampfer waren an dem Transport des Chilesalpeters nicht interessiert, solange es noch keinen Panama-Kanal gab und die Bunkerkohle in Südamerika sehr teuer war.

Hamburg versorgte die Kupferhütte in Santa Rosalia mit Koks

Anfangs hatten die Kokssegler für Santa Rosalia ihre Ladungen am Bristol-Kanal, an der Tyne und gelegentlich auch mal in Hamburg bekommen. Nach der Jahrhundertwende wurde Hamburg der wichtigste Ausfuhrhafen für die Kokstransporte nach Santa Rosalia, und schließlich war es der einzige Hafen, über den die Boleo-Compagnie ihren Koks aus Europa bezog. Es hieß, daß der von Hamburg kommende Koks der bestgeeignete für die Schmelzöfen in Santa Rosalia sei, vielleicht spielten jedoch auch Zollpräferenzen eine Rolle



Ausreise der Viermastbark SCHÜRBEK 1913 nach Santa Rosalia und Portland/Or.

dabei. Aber woher kam dieser Koks eigentlich? Die Vermutung, daß es der beim Hamburger Gaswerk anfallende Koks war, ist nach Angabe des Gaswerks unzutreffend.

Aus der Statistik über das Hamburger Zoll- und Akzisewesen geht hervor, daß damals auf dem Wasserweg der Oberelbe auch Koks von binnenlands nach Hamburg kam, der dann seewärts ausgeführt wurde. Im Jahre 1909 kamen auf diesem Weg 84 000 t Koks nach Hamburg; als Herkunftsland für den größten Teil dieser Menge wurde das Königreich Sachsen angegeben. Bei der seewärtigen Ausfuhr von Hamburg rangierte die Westküste Mexikos mit 58 300 t an erster Stelle, und die Westküste Mexikos war in diesem Fall gleichbedeutend mit Santa Rosalia. Als Ausfuhrwert wurden 20 Mark je Tonne gerechnet.

In der folgenden Aufstellung werden für die letzten Jahre vor dem Ausbruch des Ersten Weltkrieges die Brennstoffausfuhr von Hamburg nach der Westküste Mexikos und die Expeditionen von Segelschiffen nach Santa Rosalia nebeneinander gestellt:

Jahr	Koks- ausfuhr	Preßkohle- Ausfuhr	Gesamt- Ausfuhr	Segler- Abfahrten*
1909	58 300 t	8 903 t	67 203 t	20 (9)
1910	47 748 t	14 038 t	61 786 t	17 (9)
1911	58 050 t	5 037 t	63 087 t	20 (13)
1912	51 982 t	11 062 t	63 044 t	17 (14)
1913	73 763 t	13 074 t	86 837 t	24 (19)
1914	47 790 t	8 653 t	56 443 t	14 (13)

* in Klammern Zahl der deutschen Segler

Die mittlere Größe der Santa-Rosalia-Segler betrug in den Jahren 1909 bis 1913 gleichbleibend rund 2500 BRT, doch stieg sie 1914 sprunghaft auf 2800 BRT, weil die Hälfte der 14 Schiffe einen Brutto-Raumgehalt von mehr als 3000 Registertonnen hatte.

Aus der Handelsstatistik, in der die Ausfuhrmengen über Hamburg monatlich angegeben sind, lassen sich für einzelne Schiffe die Mengen an Koks und Kohle entnehmen, wenn in einem Monat nur ein Segler nach Santa Rosalia ausklariert wurde. Die folgende Liste enthält einige Beispiele:

Name	Koksmenge	und dazu	= Gesamt- ladung	Tragfähigkeit ungefähr
1909				
4MB HEBE	2619 t	+ 684 t Preßkohle	= 3303 t	3900 t
4MB ALICE A. LEIGH	3447 t	+ 917 t Preßkohle	= 4364 t	4700 t
VS ST. MIRREN	2287 t	+ 537 t Preßkohle	= 2644 t	3000 t
1910				
4MB PORT STANLEY	2449 t	+ 1086 t Preßkohle	= 3535 t	3700 t
4MS FRIEDA	2423 t	+ 503 t Preßkohle	= 2926 t	3200 t
4MB BERMUDA	3057 t	+ 614 t Preßkohle	= 3671 t	4100 t
1911				
4MB BARMBEK	2943 t	+ Ballast ?		3400 t
VS STEINBEK	2869 t	+ Ballast ?		3500 t
4 MB KURT	4021 t	+ 450 t Steinballast	= 4471 t	5000 t
1912				
4MB THIELBEK	3266 t	+ 817 t Preßkohle	= 4083 t	4200 t
4MB OMEGA	3207 t	+ 600 t Sandballast	= 3807 t	3800 t
4MB WANDSBEK	2977 t	+ 211 t Preßkohle	= 3188 t	3600 t
1913				
VS HARVESTEHUDE	2994 t	+ Ballast ?		3400 t
VS SCHWARZENBEK	2346 t	+ 702 t Preßkohle	= 3048 t	3300 t
4 MB CARL R. VINNEN	3860 t	+ Ballast ?		4300 t

1914

VS LASBEK	2819 t	+ 689 t Preßkohle	= 3508 t	3600 t
4MB REINBEK	ca. 3200 t	+ Kohle von der Tyne		4300 t
4MB OROTAVA	3873 t	+ Stückgut + Ballast		5000 t

Der Unterschied zwischen dem Gewicht der Gesamtladung und der Tragfähigkeit läßt erkennen, daß die meisten Kokssegler nicht restlos ausgelastet waren. Koks ist eine leichte Ladung, die doppelt so viel Stauraum benötigt wie eine gleiche Gewichtsmenge Kohle.

Es hieß, daß deutsche Segelschiffsreeder mit der Boleo-Compagnie langfristige Charterverträge abgeschlossen hätten, doch leider ist bisher ein solcher Vertrag nicht ans Licht gekommen, so daß keine Angaben über die Frachtraten und sonstige Charterbedingungen gemacht werden können. In der Regel verbrachten die Schiffe zwei Monate in Santa Rosalia, in denen die eigene Mannschaft die Ladung löschen und Ballast für die Zwischenreise nehmen mußte. Gelegentlich berichtete mal ein Kapitän, daß die Boleo-Gesellschaft ihre Rechte den Schiffen gegenüber recht rigoros wahrnehme, und meinte dazu, daß die Reeder sich einiges gefallen ließen, um das Verhältnis zu dem potenten Befrachter nicht zu belasten.



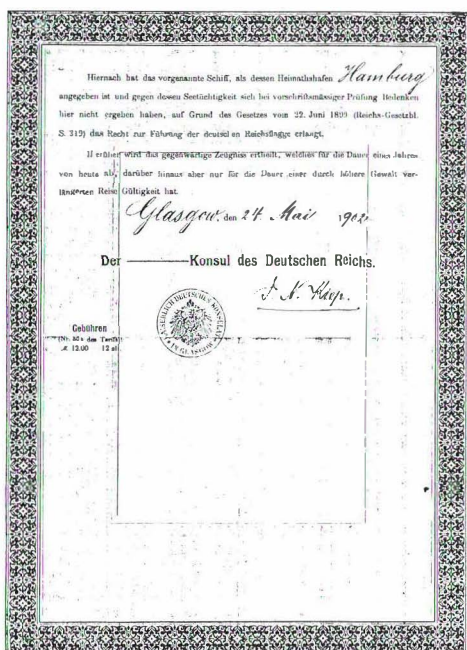
*Aus der SCHÜRBEK wurde 1922 die JOSEPH DOLLAR, die hier den Pudget Sound verläßt.
(Foto: Slg. Harold D. Huycke)*

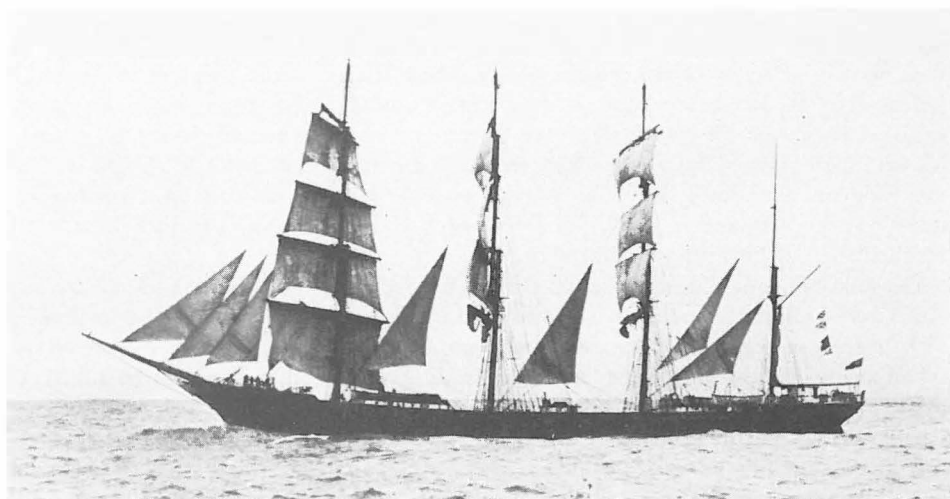
Besonders stark vertreten in der Koksfahrt von Hamburg nach Santa Rosalia war die Reederei Knöhr & Burchard Nfl.; in den Jahren von 1909 bis 1914 entfielen von den 112 Abfahrten fast 40% auf ihre Segler, deren Namen alle auf BEK endeten. Ihren jährlichen Anteil an der Koksflotte steigerte die Reederei von 4 Abfahrten 1909 auf 11 Abfahrten im Jahre 1913. Das war nur möglich, weil sie ihre eigene Flotte durch Ankauf britischer Segler von 1910 bis 1914 um 50% vergrößert hatte, von 12 Seglern mit 24 781 NRT auf 17 Segler mit 37 653 NRT.

Die Besatzungen der Kokssegler schätzten die Reisen nach Santa Rosalia bedeutend weniger als die Reeder. Schon die lange Dauer der Reisen bei höchst eintöniger Verpflegung war eine Belastung. Im Durchschnitt dauerte die Reise von der Elbe fünf Monate, schnelle Reisen von vier Monaten und weniger waren selten; dagegen kamen gelegentlich sehr lange Reisen von mehr als 200 Tagen vor. Die schwierigsten und zeitraubendsten Abschnitte auf



Die Viermastbark OCTAVIA, eine ältere Schwester der SCHÜRBEK, kam 1902 mit 3200 t Koks nach Santa Rosalia; sie brauchte 135 Tage für die Reise von der Elbe. OCTAVIAS Laufbahn als Segelschiff endete 1905 durch Feuer in der Kohlenladung. (Foto: Slg. Harold D. Huycke)





Die britische Viermastbark SPRINGBANK brachte 1910/11 eine Ladung Schwefelkies von St. Nazaire nach Santa Rosalia. (Foto: National Maritime Museum, Greenwich)

der mindestens 15000 sm langen Route waren die Fahrt durch Nordsee und Ärmelkanal, die Umseglung von Kap Horn und die Flautentreiberei westlich der mexikanischen Küste und besonders im Golf von Kalifornien. Mehr als 25% Windstillen haben die Fachleute für diese Gegend berechnet. Und wenn es im Golf, auf der mehr als 350 sm langen Strecke von der Einfahrt bei Cabo San Lucas bis Santa Rosalia, nicht windstill war, dann wehten meistens schwache Gegenwinde, gegen die die Segler kaum vorankamen. So wurden die Seeleute manchmal noch wochenlang auf dieser letzten Strecke gequält, die bei günstigem Wind in zwei Tagen hätte abgesegelt werden können.

Am 10. Januar 1909 traf die britische Viermastbark SPRINGBANK nach 220tägiger Reise vor Santa Rosalia ein; sie hatte 44 Tage für die letzten 350 sm gebraucht. Es war eine ausgesprochene »Schietsreise«, über die der britische Commander J.R. Stenhouse in einem Buch mit dem Titel »Cracker Hash« eingehend berichtet hat. Er war besonders geeignet dafür, denn er hatte die Reise als Apprentice und Dritter Steuermann mitgemacht.

Schon in der Nordsee zwang schlechtes Wetter Kapitän Royal, den weiten Umweg nördlich um Schottland zu machen. Auch im Nordatlantik hatte die SPRINGBANK kein Glück mit dem Wind; sie kam nur langsam voran. Des Kapitäns 27jährige Ehefrau war an Bord, und darum auch eine Ziege, die täglich Milch gab, aber schon im Südatlantik starb.

Drei Monate war die Viermastbark schon in See, als sie die Kap-Horn-Region erreichte und dort im September und Oktober ungewöhnlich stürmisches Wetter antraf, mit dem sie sich 6 Wochen lang herumschlagen mußte. SW-lich des Kaps war ein 22jähriger Matrose an der Schwindsucht gestorben, und zwei Wochen später starb auch die junge Frau des Kapitäns an *a wasting disease*. Sie hatte ihren Mann gebeten, sie nicht auf See beizusetzen. So blieb sie an Bord, in einem Sarg, den der Zimmermann aus dicken Bohlen getischlert und dann sorgfältig kalfatert hatte.

Die SPRINGBANK fand auch im Pazifik nicht den Wind, den die Besatzung sich wünschte. 176 Tage war sie in See, als man Cabo San Lucas in Sicht bekam. Damit begann der quälendste Abschnitt der Reise; denn im Golf von Kalifornien war abwechselnd gar kein Wind oder leichter Wind von vorn, gegen den das Aufkreuzen nichts einbrachte. Woche um Woche verging in tropischer Hitze, das Wasser wurde knapp, die Hälfte der Mannschaft erkrankte

an Fieber. Das Versprechen, das der Kapitän seiner Frau gegeben hatte, konnte er nicht einhalten, sondern mußte den beschwerten Sarg mit dem üblichen Ritual der See übergeben. Eine Woche später starb der 58jährige Steward an Herzversagen. Als das Schiff am 10. Januar 1909 die Reede von Santa Rosalia erreichte, war die Besatzung restlos erschöpft; sechs Mann hatten die Nase voll und desertierten. Die Viermastbark REINBEK, die zwei Monate später von Hamburg abgegangen war, hatte die SPRINGBANK bei Nacht im Golf von Kalifornien überholt. Die Schiffe hatten einander gesehen, aber für eine Signalverbindung war der Abstand zu groß. Bei den Versicherern in London war die SPRINGBANK wochenlang als »überfällig« geführt worden.

Die ankommenden Segler ankerten auf der Reede, um zunächst einklariert zu werden. Auch das Löschen der Ladung erfolgte bis 1908 auf der Reede und war Aufgabe der darüber nicht erfreuten Schiffsmannschaften. Im Sommer machte die Hitze den Leuten viel zu schaffen. Im August und September betragen die Durchschnittstemperaturen gut 30 °C, das heißt am Tage steigen sie bis zu 40 °C und darüber. Die tägliche Arbeitszeit im Hafen betrug nach der Seemannsordnung zehn Stunden, in der Tropenzone jedoch nur acht Stunden. Bedauerlich für Hein Seemann war, daß Santa Rosalia geographisch eben außerhalb der Tropenzone lag.

Um die geforderten Tagesmengen löschen zu können, brauchten die Segler zuverlässige Winden, die durch Dampf oder Petroleummotoren angetrieben wurden. Ab 1909 wurden die Schiffe zum Löschen der Ladung in das Hafenbecken geholt, das durch den Bau des Wellenbrechers entstanden war. Doch wenn ein Schiff im Hafen nicht 600 t Koks in 5 Tagen löschte, schleppte man es wieder auf die Reede, und die Compagnie ließ sich den Schlepplohn mit 200 Goldmark bezahlen. Die Liegeplätze im Hafen erleichterten den Seeleuten den Landgang am Feierabend und sonntags. Allerdings hatte die Ortschaft, die rings um das Hüttenwerk entstanden war, nicht allzuviel zu bieten. Am Ort waren eine Kirche,

N. 162.

No.

It was quite the number in answer 3

Apprehension of deserters.

His Britannic Majesty's Consulate

Mexico, D. F.

May 15th 1907.

Mr. Robert Milne

Legata Inglesa "MILBURN" (Should read REINBEK)

C/o Cia del Moleo.

SANTA ROSALIA.

Baja California.

Dear Sir,

I am in receipt of your letter addressed to Mazatlan.

On your telegram reaching me I at once telegraphed to the Local Authorities at Santa Rosalia to have the men apprehended and sent on board.

I cannot under the New Board of Trade Regulations (art 4) ask for them to be kept in prison until the ship leaves.

I carried out the directions of article 108 of the Board's Instructions to Consuls.

I am forwarding a copy of your letter to the Board of Trade and would advise you to annex this letter to your official log book.

Santa Rosalia will I hope soon be placed under the jurisdiction of the Vice-Consul at Ensenada, as the Moleo Company will not permit a consular officer to reside at Santa Rosalia which place is their exclusive property.

Nearly every ship that calls at this port has the same difficulties.

I am, Sir,

your obedient Servant,

Lucien A. Brown
H.H.H.'s Consul for U.S. of Mexico.

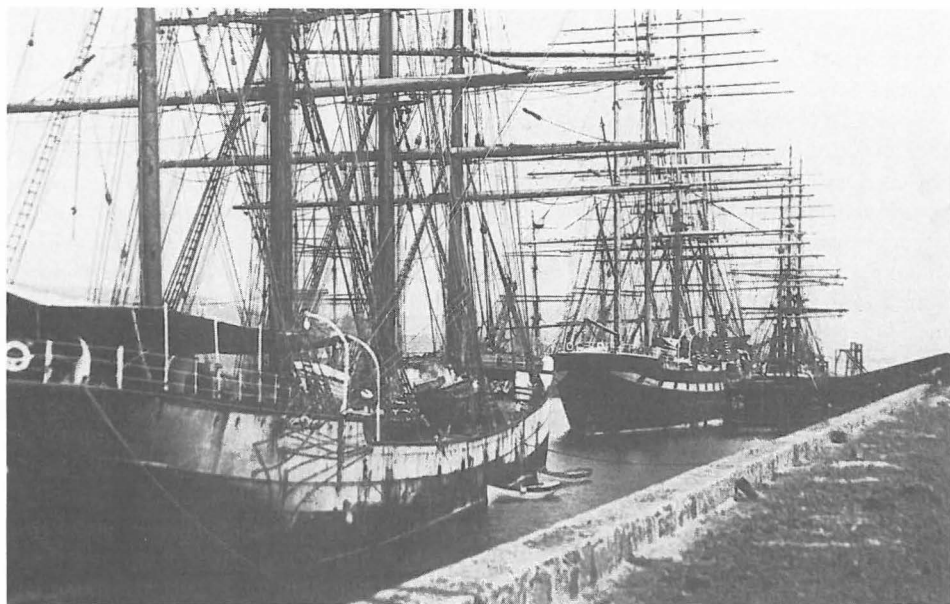
Schreiben des britischen Konsuls
wegen zweier desertierter Seeleute

einpaar Kneipen und ein Bordell. Die Polizei war sehr streng und sperrte Seeleute, die über die Stränge schlugen, sofort in den »Calabozo«. Die Umgebung der Ortschaft war öd und leer, trotzdem kam es vor, daß sich Seeleute sonntags ein Pferd mieteten, um in die sandige Wildnis zu reiten, weil sie nicht den ganzen Tag in der Kirche oder in der Kneipe sitzen mochten. Wenn sie auf diese Weise einen Eindruck von Baja California bekommen hatten, vergingen ihnen meistens etwaige Wünsche auf ein Entweichen von ihrem Schiff, es sei denn, sie hatten mit dem Heuerbaas am Ort ein illegales Umsteigen auf ein anderes Schiff arrangiert.

Das nebenstehende Schreiben des britischen Konsuls an den Kapitän der Viermastbark KELBURN betrifft zwei desertierte Seeleute, die von der britischen Polizei eingefangen und zunächst ins Gefängnis gebracht worden waren. Die mexikanische Polizei verlangte vom Kapitän, daß er seine beiden Leute »auslösen« sollte; aber als der Kapitän mit den beiden Leuten sprach, weigerten sie sich energisch, ihren Dienst auf der KELBURN wieder anzutreten. Der Kapitän hatte in seinem Dilemma dreimal an den britischen Konsul in Mazatlan telegraphiert, doch keine Antwort bekommen. Bis zum 13. Mai hatte er gewartet, dann sah er sich gezwungen, die Leute gegen Zahlung der Gefängniskosten auszulösen, obgleich er keine Möglichkeit hatte, die Deserteure zur Rückkehr an Bord zu zwingen. Seinen Zorn konnte er nur noch in seinem Schiffstagebuch zum Ausdruck bringen.

Ein britischer Konsul in Santa Rosalia hätte ihm vielleicht helfen können, aber die Compañía del Boleo ließ in ihrer Domäne keine fremden Konsuln zu, was auch in dem Schreiben des britischen Konsuls zum Ausdruck kommt.

Im Jahre 1906, als die Kupferschmelze ihr 20jähriges Jubiläum feierte, erzeugte sie 12 000 t reines Kupfer und stand damit an 15. Stelle in der internationalen Rangliste. Man plante weitere Produktionssteigerungen durch Modernisierung; für die nächsten Jahre



Der Hafen von Santa Rosalia im Mai 1909. Vorne links die Hamburger Viermastbark PINDOS, davor die KURT. (Foto: Slg. Rick Hogben, London)



Der Hafen von Santa Rosalia zwischen 1910 und 1914. (Foto: Slg. Harold D. Huycke)

wurde ein monatlicher Koksbedarf von 6000 t veranschlagt, der möglichst in Hamburg gedeckt werden sollte.

Es heißt, daß in den Jahren bis zum Ersten Weltkrieg die Boleo-Schmelze die besten Ergebnisse erzielt hätte. Die Firmenleitung war besorgt, als im Jahre 1911 der greise Präsident Porfirio Diaz abdankte und Mexiko wieder von politischer Unruhe ergriffen wurde. 1913/14 herrschte Revolution im Lande, die sich bis Santa Rosalia auswirkte.

Kapitän Kaletsch, der mit der Viermastbark GOLDBEK vom November bis Januar 1913/1914 in Santa Rosalia gelegen hatte, berichtete nach Ankunft in Tacoma dem Zeitungsreporter: Die Lebensmittel seien so teuer, daß man von »Revolutionspreisen« sprechen könne; das Hüttenwerk erleide schwere Verluste, und vor der Küste seien französische, US-amerikanische und deutsche Kriegsschiffe zu sehen. Im Juli 1914 standen nach einem anderen Kapitänsbericht 200 Mann mexikanische Soldaten und 200 Mann Landwehr in Santa Rosalia bereit, um Revolutionäre abzuwehren. Einen Angriff auf Santa Rosalia hat es anscheinend nicht gegeben, aber einzelne Gefechte weiter weg am Strand von Baja California. Der deutsche Kreuzer NÜRNBERG ist Anfang 1914 an die Westküste Mexikos geschickt worden, zum Schutz der Deutschen im Lande, und wurde im Juli 1914 von SMS LEIPZIG abgelöst. Auf den Segelschiffen vor Santa Rosalia gab es keine Belästigungen durch die Revolution. Señor Liera, ein reicher Mexikaner, der in jenem Sommer aus Sicherheitsgründen auf der LASBEK Quartier nahm, wurde nicht als Belästigung empfunden; denn er kam nicht mit leeren Händen, sondern brachte seine Reichtümer mit, soweit sie mobil waren.

Die heftigsten Revolutionskämpfe fanden 1914 an der karibischen Küste Mexikos statt, im Gebiet von Tampico und Veracruz. Dorthin hatte die deutsche Admiralität den Kreuzer DRESDEN entsandt, auf dem man im April/Mai alle Hände voll zu tun hatte. Es galt, Deutsche, andere Europäer und auch Nordamerikaner an Bord zu nehmen und in Sicherheit zu bringen. Die US-Amerikaner, die Interessen an den Ölfeldern bei Tampico hatten, waren

bei den Mexikanern höchst unbeliebt; ihre Kriegsschiffe durften die mexikanischen Hoheitsgewässer nicht befahren. Im Juli 1914 brachte die DRESDEN den gestürzten Diktator Huerta von Puerto Mexico nach Jamaica. – Vielleicht darf bei dieser Gelegenheit erwähnt werden, daß auf der DRESDEN damals ein Oberleutnant z.S. namens Canaris Dienst tat und erste Eindrücke vom Kriegsgeschehen erhielt. Als Admiral Canaris wurde er 1945 auf Befehl Hitlers erhängt, weil er Beziehungen zur Widerstandsbewegung unterhalten hatte.

Alle Reisen nach Santa Rosalia in den Jahren 1909–1914

Um die Einzelheiten der Segelschiffsreisen von Hamburg nach Santa Rosalia festzuhalten, werden nachfolgend die Reisen von 1909 bis 1914 aufgelistet, wobei auf besondere Ereignisse hingewiesen wird. Zuvor ist noch zu bemerken, daß in den genannten Jahren nur zwei Segelschiffsreisen von Europa nach Santa Rosalia nicht von Hamburg ausgingen; sie begannen 1910 im französischen Hafen St. Nazaire und hatten mit dem Kokstransport nichts zu tun. Beide Reisen verliefen ungewöhnlich, und die bei Lloyd's vorhandenen Daten sind dürftig, so daß vor allem die zweite Reise recht mysteriös bleibt. Hier sind die Fakten, soweit bekannt: Als erstes der beiden Schiffe verließ die Bark MARIE MADELEINE (1462 BRT) am 27. April die Reede von St. Nazaire, beladen mit Schwefelkies, einem Erz, aus dem man Schwefelsäure gewinnen kann. Schwefelkies hat ein spezifisches Gewicht von rund 5, ist also eine sehr schwere Ladung, für die man auf den Segelschiffen besondere Vorkehrungen treffen mußte (s. S. 41), wenn sie sich nicht »die Masten aus dem Leib schlingern« sollten.

MARIE MADELEINE kam mit ihrer Ladung nur bis Montevideo, wo sie am 5. Juli mit einer Notbesegelung eintraf. 400 sm von der La-Plata-Mündung entfernt war sie zwischen dem 9. und 12. Juni in schlechtem Wetter teilweise entmastet worden und hatte vier Mann verloren. Nach Besichtigung des Schiffes in Montevideo und einigem Hin und Her wurde die Bark als reparaturunwürdig kondemniert und für 30 000 Franken mitsamt der Ladung verkauft.

Das zweite Schiff war die britische Viermastbark SPRINGBANK, die Anfang Juli 1910 von Belfast nach St. Nazaire geschleppt wurde. Am 8. August verließ sie St. Nazaire mit der Bestimmung nach Santa Rosalia; über die Art ihrer Ladung sind keine Unterlagen auffindbar, vermutlich war es auch Schwefelkies. Am 26. März, nach 230 Tagen (!), lief die SPRINGBANK Callao als Nothafen an. Im Lloyd's Index wurde nur gesagt, das Schiff habe während der Reise 300 t Ladung über Bord werfen müssen, basta! Am 14. April 1911 setzte die SPRINGBANK ihre Reise von Callao aus fort und erreichte Santa Rosalia nach weiteren 75 Tagen am 28. Juni.

Es folgen die Abfahrtslisten der Segelschiffe von Hamburg nach Santa Rosalia für die Jahre 1909–1914, mit Angabe der Reisedauer ab Elbmündung und ab Ärmelkanal, dessen Ausgang durch den Meridian von Kap Lizard markiert ist. Eingeklammerte Zahlen beruhen auf einer sorgfältigen Schätzung des Abgangsdatums von Lizard.

Abfahrten 1909

Typ	Name	BRT	Abfahrt Hamburg	Ankunft Rosalia	Reisedauer von Elbe	Lizard
dt. 4 MB	HEBE	2469	6 Feb	13 Jun 09	127 d	121 d
dt. VS	PARNAOSSOS	1994	5 Mär	29 Jul 09	146 d	140 d
br. 4 MB	KELBURN	2578	18 Mär	15 Sep 09	181 d	(171)
dt. 4 MB	WANDSBEEK	2234	19 Mär	11 Aug 09	145 d	131 d
dt. 4 MB	EILBEK	2353	31 Mär	17 Aug 09	139 d	135 d
br. 4 MB	ALICE A. LEIGH	3003	20 Apr	28 Nov 09	222 d	192 d
dt. 4 MB	BERTHA	2659	2 Mai	2 Nov 09	184 d	(174)
dt. 4 MB	BARMBEK	2277	14 Mai	27 Okt 09	166 d	(156)
br. 4 MB	DUNSTAFFNAGE	3317	28 Mai	23 Okt 09	148 d	(142)
dt. 4 MB	ANNA	2630	12 Jun	6 Nov 09	147 d	(137)
br. 4 MB	CLAN GRAHAM	2147	26 Jun	11 Dez 09	168 d	159 d
br. 4 MB	BERMUDA	2846	15 Jul	7 Dez 09	145 d	(136)
br. 4 MB	LYDGATE	2534	25 Jul	22 Jan 10	181 d	(169)
dt. 4 MB	HENRIETTE	3062	8 Aug	12 Jan 10	157 d	142 d
br. 4 MB	KINROSS-SHIRE	2299	18 Aug	28 Jan 10	163 d	(148)
br. 4 MB	PORT CALEDONIA	2426	7 Sep	1 Mär 10	175 d	(165)
br. 4 MB	IVERNA	2312	23 Sep	19 Feb 10	149 d	(139)
br. 4 MB	WENDUR	1982	7 Okt	1 Mär 10	145 d	(135)
dt. 4 MB	SCHIFFBEK	2663	22 Okt	26 Mär 10	155 d	144 d
br. VS	ST. MIRREN	1956	9 Dez	10 Mai 10	152 d	147 d

Die mittlere Reisedauer von der Elbe bis Santa Rosalia errechnet sich für die 20 Abfahrten des Jahres 1909 zu 160 Tagen. Die schnellste Reise machte die Hamburger Viermastbark HEBE mit 127 Tagen; sie wurde von Kapitän A. Permien geführt. HEBE gehörte zu den ersten Schiffen, die ihre Ladung innerhalb des Hafenbeckens löschten. Kapitän Permien beklagte sich in einem Brief an seine Reederei, daß die Boleo-Compagnie ihre Hafen- und Gebührenordnung sehr rigoros handhabte. Vielleicht hatte der Kapitän erwartet, daß in Mexiko ein Hüttenwerk von Missionaren und nicht von Managern geleitet würde?

Die längste Reise der 20 Segler machte die ALICE A. LEIGH mit 222 Tagen; sie konnte erst 30 Tage nach Abfahrt den Ärmelkanal verlassen, weil sie am 20. Mai einen kranken Seemann in Falmouth hatte landen müssen. Außer der ALICE A. LEIGH waren noch drei weitere Schiffe mehr als 180 Tage unterwegs, und der Mittelwert für die 20 Passagen lag mehr als 10 Tage höher als in den folgenden Jahren. Eine solche Differenz kann man bei 20 Schiffen nicht allein den Schiffen und den Schiffsleitungen anlasten; wahrscheinlich waren in jenem Jahr die meteorologischen Bedingungen auf den entscheidenden Abschnitten des Weges nicht günstig. Die LYDGATE, die insgesamt 6 Monate unterwegs war, verlor die meiste Zeit auf dem letzten Abschnitt; für die 2000 Seemeilen vom Äquator im Pazifik bis zum Ziel brauchte sie volle zwei Monate.

Abfahrten 1910

Typ	Name	BRT	Abfahrt Hamburg	Ankunft Rosalia	Reisedauer von Elbe	von Lizard
br. 4MB	PORT STANLEY	2276	13 Jan	22 Jun 10	155 d	(139)
br. 4MB	INVERNESS-SHIRE	2307	2 Mär	2 Feb 11	337 d	–
dt. 4MB	REINBEK	2765	10 Mär	7 Aug 10	150 d	144 d
br. 4MB	LYNTON	2531	18 Mär	7 Aug 10	142 d	(132)
dt. 4MB	GOLDBEK	2630	30 Mär	7 Aug 10	130 d	125 d
dt. 4MS	FRIEDA	2117	17 Apr	10 Sep 10	146 d	(136)
dt. 4MB	SCHÜRBEK	2409	4 Mai	26 Aug 10	114 d	(105)
dt. 4MB	J. C. VINNEN	3149	21 Mai	9 Jan 11	233 d	(137)
dt. 4MB	WANDSBEK	2234	14 Jun	1 Nov 10	140 d	133 d
br. VS	BRITISH ISLES	2394	25 Jun	9 Nov 10	137 d	(127)
br. 4MB	OLIVEBANK	2824	31 Jul	16 Feb 11	200 d	189 d
dt. 4MB	EILBEK	2353	10 Aug	1 Jan 11	144 d	(136)
dt. 4MB	SEEFÄHRER	2206	2 Sep	28 Feb 11	180 d	175 d
nor. BK	TRIO	1758	3 Okt	19 Mär 11	167 d	(157)
dt. 4MB	JERSBEK	2871	23 Okt	7 Mär 11	135 d	(125)
br. 4MB	BERMUDA	2846	30 Nov	14 Apr 11	135 d	(122)
br. 4MB	CELTICBURN	2655	25 Dez	28 Mai 11	152 d	(145)

Von den 17 Schiffen, die 1910 auf die Reise gingen, mußten zwei ihre Fahrt unterbrechen; sie wurden nicht berücksichtigt bei der Berechnung der mittleren Reisedauer von 149 Tagen. Die beste Reise gelang Kapitän Christiansen mit der SCHÜRBEK in 114 Tagen von der Elbe und 108 von Dover; das Viermastvollschiff FRIEDA hatte er überholt und ihm einen vollen Monat abgewonnen.

Die Bremer Viermastbark J. C. VINNEN, die ihre erste Reise unter deutscher Flagge machte, kollidierte am 24. Mai im Ärmelkanal zwischen Dungeness und Beachy Head mit dem britischen Dampfer SKERRYVORE (3371 BRT), der vom Mittelmeer nach Rotterdam bestimmt war. Der Dampfer sank sofort, 22 Mann seiner Besatzung ertranken, nur einer konnte gerettet werden. J. C. VINNEN's Bug war schwer beschädigt, doch das Kollisions-schott hielt stand: Der Schlepper GAUNTLET brachte sie noch am selben Abend bei Isle of Wight zu Anker und schleppte sie am nächsten Morgen in den Southampton River. Die Reparatur dauerte fast drei Monate, erst am 21. August konnte der große Segler Southampton wieder verlassen. So brauchte die J.C. VINNEN 233 Tage von Hamburg nach Santa Rosalia; sie wurde aber noch weit übertroffen von der britischen Viermastbark INVERNESS-SHIRE, die 337 Tage für die gesamte Reise brauchte, und zwar wegen eines längeren Aufenthalts bei den Falkland-Inseln, für den sich die wahren Gründe heute nicht mehr feststellen lassen. Vermutlich reichten Disziplin und Energie an Bord nicht aus, um mit dem stürmischen Wetter bei Kap Horn fertig zu werden. Die Falkland-Inseln hatten 1910 noch keine telegraphische Verbindung, so daß der Reeder und Lloyd's of London Informationen nur durch verstümmelte Telegramme von Punta Arenas, Montevideo und Santos erhielten.

Folgende Fakten sind bekannt: Unter Führung von Kapitän Joseph Flett hatte die INVERNESS-SHIRE Hamburg am 2. März 1910 mit einem Tiefgang von 19'9" vorn und 22'0" ach-

tern verlassen. Die gutsegelnde Viermastbark kam flott voran und stand Ende März bereits SW-lich der Kapverdischen Inseln. Man konnte erwarten, daß sie Mitte Mai die Kap-Horn-Region erreichen würde. Daß die Reise nicht normal verlaufen sollte, erfuhr man Mitte Juni auf den Falkland-Inseln. Der in Port Stanley stationierte Bergungsschlepper SAMSON fand die INVERNESS-SHIRE südlich der Falkland-Inseln auf 52°20' S, 59°12' W zu Anker liegend, ohne Besatzung und ohne ersichtliche Schäden. Es gelang ihm, die Viermastbark am 16. Juni nach Port Stanley einzuschleppen. Die Besatzung des Seglers fand man vollzählig auf dem kleinen Fanny Island, am Südrand der Falkland-Gruppe, und brachte sie auch nach Port Stanley. Im Schiffstagebuch des Seglers fand man unter dem 12. Juni die Eintragung *Abandoned* (= Verlassen), aber das Wort war wieder gestrichen worden. Auf dem Schiff waren nur einige geringfügige Schäden zu reparieren, darunter ein Defekt am Rudergeschirr. Capt. Flett verließ das Schiff, weil er von Punta Arenas aus mit seinem Reeder telegraphieren wollte; anscheinend ist er nicht nach Port Stanley zurückgekehrt. Am 29. Juli trug der »Shipping Master« in Port Stanley den bisherigen Ersten Steuermann Thomas Hodge als Kapitän in das Register ein und überprüfte die INVERNESS-SHIRE auf ihre Seetüchtigkeit. So weit, so gut; doch nun kamen Komplikationen. Am 2. August weigerten sich 16 Mann, die Arbeit an Bord wieder aufzunehmen; sie wurden prompt zu 6 Wochen *Hard Labour* verurteilt. Capt. Hodge überredete sie zwei Tage später, ihre Arbeit an Bord wieder aufzunehmen, worauf der Magistrat sein hartes Urteil aufhob. Am 8. August kündigte der Zweite Steuermann; der Dritte wurde zum Zweiten befördert; aber es fehlte noch ein Erster Steuermann, der von Europa geschickt werden mußte. Er traf am 21. September ein, am 22. September desertierten zwei Apprentices, und am 23. endlich konnte die Viermastbark ihre Reise nach Santa Rosalia fortsetzen. 132 Tage von Port Stanley nach Santa Rosalia waren eine ungewöhnlich lange Zeit, so daß man vermuten könnte, Capt. Hodge habe den langen Weg um Südafrika genommen. – Die Eigentümer des Schleppers SAMSON waren gezwungen, auf Zahlung von Bergelohn zu klagen, und erhielten vom Admiralsgerichtsamt 3000 £ zugesprochen, wobei der Wert des Schiffes mit £ 3800, die Ladung mit £ 6125 und die Fracht mit £ 850 angesetzt worden waren.

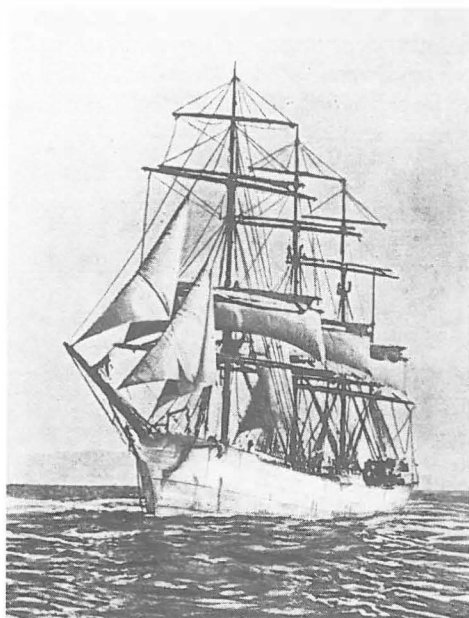
Von den gestörten Reisen der beiden vorgenannten Schiffe abgesehen, machte die britische Viermastbark OLIVEBANK mit 200 Tagen die längste Reise von den 1910 abgegangenen Schiffen. Eine Woche nach Ankunft der OLIVEBANK im Februar 1911 brach im Achterschiff Feuer in den Vorratsräumen aus, von dem man befürchtete, daß es auf die Ladung übergreifen oder Kohlegasexplosionen hervorrufen könne. Es wurden elektrische Pumpen von Land eingesetzt, die soviel Wasser in den Laderaum brachten, daß das Schiff an seinem Liegeplatz an Grund sank. Drei Tage später war das Schiff wieder flott, ebenfalls dank der elektrischen Pumpen; aber das Achterschiff einschließlich der Kapitänsräume war durch Feuer und Wasser verwüstet. Dadurch verlängerte sich die Hafenzeit in Santa Rosalia auf fünf Monate, in denen sich an Bord auch noch ein tödlicher Unfall ereignete: Ein dänischer Seemann fiel im dunklen Laderaum vom Zwischendeck in den Unterraum.

Auf der Viermastbark WANDSBEK hatte es einen tödlichen Unfall gegeben, als sie am 23. August 1910 in der Kap-Horn-Region auf 51° N, 63° W stand und nachts Segel geborgen werden mußten. Dabei war der 17jährige Leichtmatrose Cramer aus dem Want über Bord gefallen; er konnte nicht gerettet werden, was das Hamburger Seeamt zwei Jahre später bestätigte.

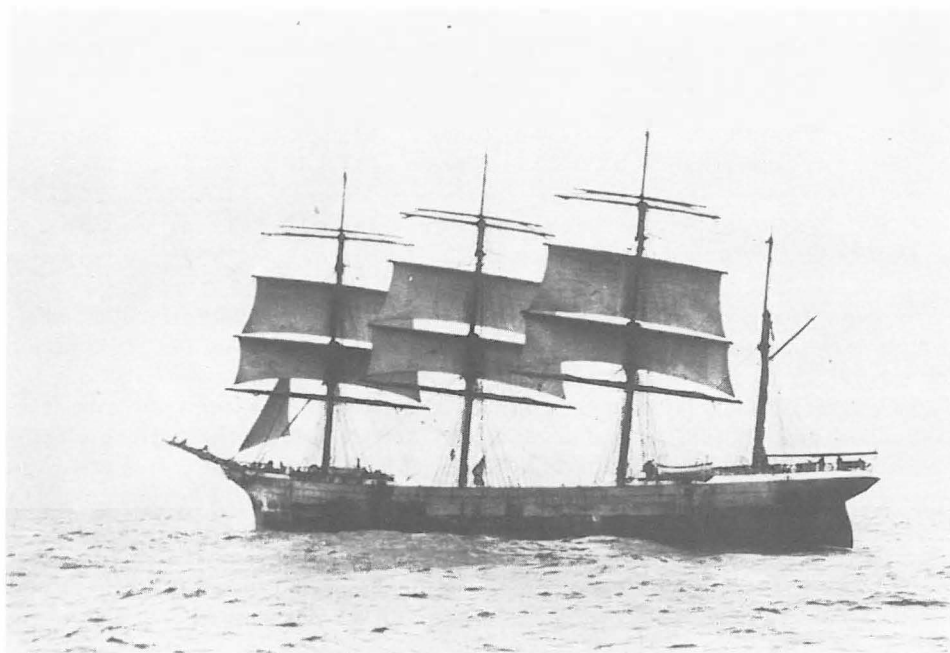
Im Oktober 1910, als die GOLDBEK Santa Rosalia verlassen hatte, um in Ballast nach dem Columbia River zu segeln, fiel abends um 19 Uhr ein Matrose mitsamt einem Lukendeckel durch Luke II in den Unterraum und brach sich das Genick. Er sollte eine Lampe aus dem Unterraum holen, die man für irgendwelche Arbeiten an Deck brauchte. Bei der Untersuchung des Unfalls in einer Seeamtsverhandlung ergab sich, daß auf der GOLDBEK ein



Aus der britischen Viermastbark JAMES KERR wurde 1911 die ISEBEK, die 1912 ihre erste Reise nach Santa Rosalia machte. (Foto: National Maritime Museum, Greenwich)



Die britische Viermastbark ALICE A. LEIGH war mehrmals mit großen Ladungen in Santa Rosalia, gehörte aber nicht zu den Schnellseglern. (Foto: Slg. H. Burmester)



Die britische Viermastbark CELTICBURN segelte mehrmals nach Santa Rosalia; dabei wurde sie 1903 von der FLOTTBEK überholt. (Foto: National Maritime Museum, Greenwich)

gespanntes und unglückliches Verhältnis zwischen den Offizieren und den zum Teil recht aufsässigen Matrosen geherrscht hatte. Die Mannschaft eines Segelschiffes wurde meistens renitent, wenn von der Wache in der Zeit von 18 Uhr abends bis 6 Uhr morgens Arbeiten verlangt wurden, die für die Sicherheit und Fortbewegung des Schiffes nicht erforderlich waren.

Abfahrten 1911

Typ	Name	BRT	Abfahrt Hamburg	Ankunft Rosalia	Reisedauer von Elbe	Lizard
br. 4MB	IVERNA	2312	29 Jan	16 Jun 11	138 d	(128)
dt. 4MB	BARMBEK	2277	15 Feb	24 Jul 11	143 d	134 d
dt. VS	DIONE	2103	4 Mär	30 Jul 11	148 d	(138)
br. 4MB	LYDGATE	2534	29 Mär	26 Aug 11	150 d	(143)
dt. VS	STEINBEK	2164	6 Apr	25 Aug 11	141 d	(135)
nor. 4MB	CLAN GALBRAITH	2149	1 Mai	15 Sep 11	137 d	(125)
dt. VS	LASBEK	2335	7 Mai	21 Sep 11	137 d	(132)
dt. 4MB	BERTHA	2659	18 Mai	6 Okt 11	141 d	(128)
br. VS	ST. MIRREN	1956	26 Mai	13 Feb 12	263 d	(255)
dt. 4MB	THIELBEK	2831	21 Jun	5 Dez 11	167 d	151 d
br. 4MB	PORT STANLEY	2276	2 Jul	1 Dez 11	152 d	(143)
dt. 4MB	SCHÜRBEK	2409	9 Jul	23 Nov 11	137 d	(130)
dt. 4MB	REINBEK	2765	26 Jul	2 Jan 12	160 d	(152)
dt. 4MS	FRIEDA	2117	8 Aug	20 Jan 12	165 d	(155)
br. 4MB	ALICE A. LEIGH	3003	5 Sep	24 Jan 12	141 d	(133)
dt. 4MB	WANDSBEK	2234	13 Sep	19 Jan 12	128 d	120 d
dt. 4MB	HENRIETTE	3062	28 Sep	15 Feb 12	140 d	134 d
dt. 4MB	KURT	3109	25 Nov	20 Mär 12	116 d	110 d
dt. 4MB	SCHIFFBEK	2663	12 Dez	18 Jun 12	177 d	157 d
br. 4MB	GALGATE	2356	24 Dez	5 Jun 12	164 d	144 d

Von den 1911 abgegangenen 20 Seglern muß einer von der Berechnung der mittleren Reisedauer ausgeschlossen werden; es ergibt sich dann ein Mittelwert von 146 Tagen für die übrigen 19 Schiffe. Die schnellste Reise machte die große Viermastbark KURT mit 116 Tagen von der Elbe und 110 vom Ärmelkanal. Als letzte Schiffe des Jahres waren die deutsche Viermastbark SCHIFFBEK und die britische GALGATE etwa gleichzeitig in den Weihnachtstagen in See gegangen. SCHIFFBEK hatte einen schlechten Start und konnte den am Anfang der Reise erlittenen Zeitverlust nicht wieder aufholen, so daß sie in Santa Rosalia 13 Tage später ankam als die GALGATE. Das hat Kapitän Bruß sicher nicht gefreut, zumal er 1911 mit 177 Tagen die längste Reisedauer im ganzen Geschwader hatte.

Die BARMBEK hatte in der Elbmündung einen Anker mit 45 Faden Kette verloren und konnte die Reise erst am 3. März antreten, nachdem Ersatz von Hamburg geliefert worden war.

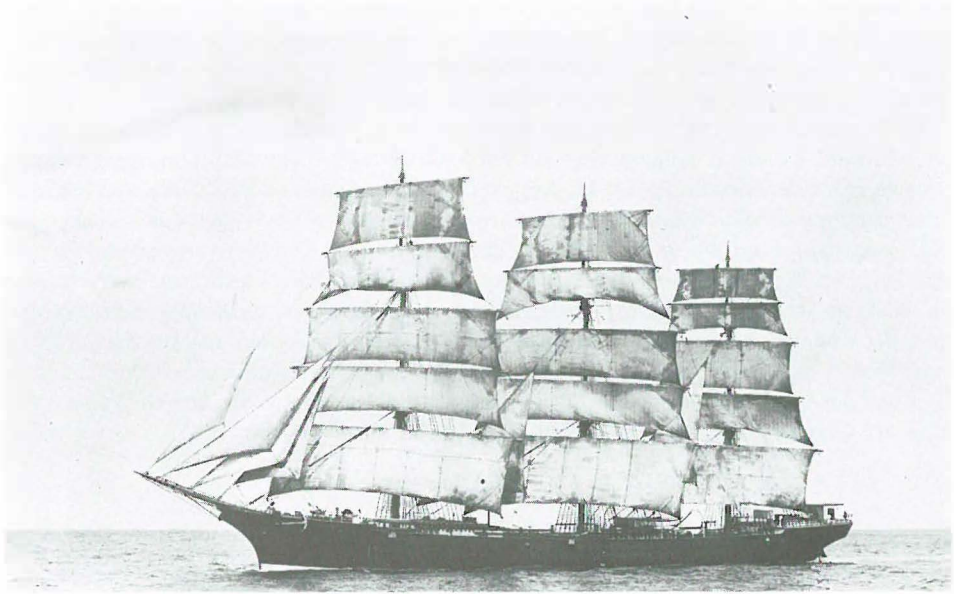
Besonders erwähnt zu werden verdient die Viermastbark WANDSBEK, eines der wenigen Schiffe, die noch Skysegel über den Royals führten. Durch ihre hohe Takelage war die ver-

hältnismäßig kleine Viermastbark eine flotte Flautenläuferin; 1911/12 überholte sie die große ALICE A. LEIGH, die acht Tage früher auf die Reise gegangen war, und nahm ihr insgesamt 13 Tage ab. Nach den aus dem Südatlantik gemeldeten Positionen beider Schiffe wurde das Rennen erst im Stillen Ozean entschieden.

Nicht gezählt wurde für die Berechnung der mittleren Reisedauer das britische Vollschiß ST. MIRREN, das am 2. August 1911 auf 43° S, 60° W von einem Dampfer »gesprochen« wurde; er meldete den Segler am 11. August in Montevideo mit dem Zusatz, daß Schäden am Kreuztopp sichtbar waren. Zwei Monate später tauchte die ST. MIRREN überraschend in Melbourne auf; Capt. Milne hatte seinem Schiff den Weg um Kap Horn erspart und sich für den längeren Weg um Afrika und Australien entschieden. Er lief Melbourne als Nothafen an, weil sein Schiff noch weitere Schäden hatte; im Großtopp war die Bramstenge gesprungen, das Ruder war beschädigt und ein Boot eingedrückt, außerdem machte das Schiff 18 Zoll Wasser täglich. 35 Tage hielt sich die ST. MIRREN in Melbourne auf; zieht man diese Zeit von der Gesamtreisedauer ab, so ergeben sich 228 Seetage für den langen Weg um das Kap der Guten Hoffnung. Harold Huycke berichtet in seinem Buch »To Santa Rosalia,



Die Viermastbark BERTHA aus Bremen segelte 1911 nach Santa Rosalia. Als das Schiff 1914 noch einmal kam, hieß es OTTAWA und war in Hamburg beheimatet. Am Niedergang steht Kapitän Huenecke. (Foto: National Maritime Museum, San Francisco)



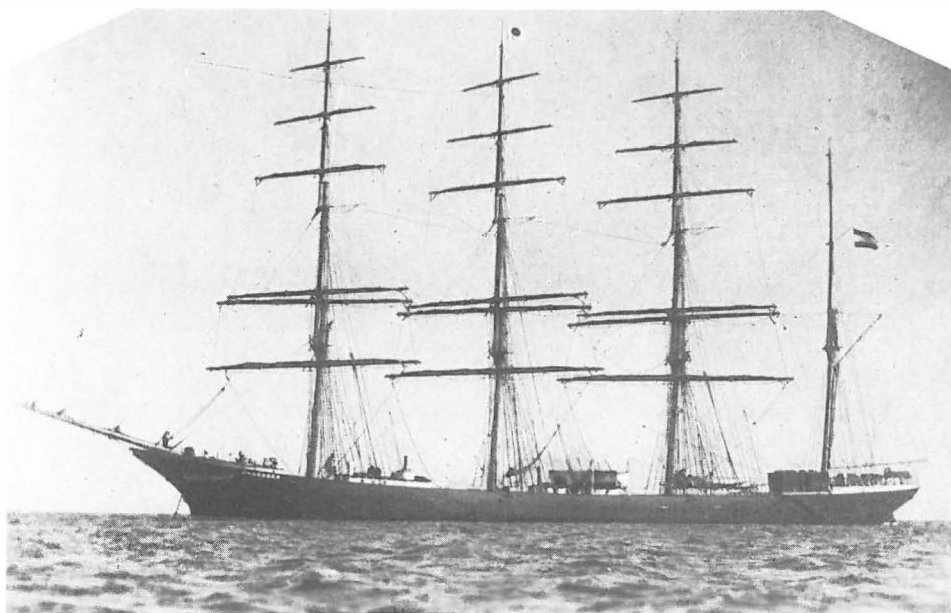
Das Vollschiiff LASBEK, 1910 von England gekauft, machte bis 1914 drei Reisen nach Santa Rosalia. (Foto: Slg. Harold D. Huycke)

Further and Back« von der britischen Viermastbark CLAN BUCHANAN, daß sie 1907 den Kampf bei Kap Horn aufgegeben habe, um auf östlichen Kurs zu gehen; sie erreichte Santa Rosalia 165 Tage nach Abgang von Hamburg, eine erstaunlich gute Zeit für den Weg ostwärts.

Die Schiffe LYDGATE, LASBEK, STEINBEK und CLAN GALBRAITH hatten zwar keine Havarien auf der Ausreise, wurden aber Anfang Oktober 1911 auf der Reede von Santa Rosalia durch einen der gefürchteten Stürme aus dem Norden gerupft. Die LYDGATE trieb auf die LASBEK, deren Ankerketten infolgedessen brachen. Die weitere Folge war, daß LASBEK auf die CLAN GALBRAITH trieb und anschließend an Grund geriet. Mit beschädigtem Ruder und Bugspriet konnte die LASBEK nach dem Sturm abgeschleppt und in den Hafen gebracht werden. Das Vollschiiff STEINBEK war ohne Mithilfe anderer Schiffe auf den Strand getrieben, wurde jedoch auch bald wieder abgebracht.

Viel ernster als die durch den Sturm entstandenen Sachschäden auf den oben genannten Schiffen war im Februar 1912 der tragische Tod eines dänischen Matrosen von der Hamburger Viermastbark HENRIETTE. Es war vier Tage nach Ankunft der HENRIETTE, die noch auf der Reede lag, als nach Feierabend ein Teil der Mannschaft an Land fuhr. Es war angeordnet, daß die Landurlauber um 21 Uhr an der Bootsbrücke sein sollten, um vom Schiffsboot wieder an Bord geholt zu werden. Zur festgesetzten Zeit war das Boot an der Brücke, auch der Erste und Dritte Offizier, aber nur zwei Mannschaftsmitglieder waren zur Stelle. 15 bis 20 Minuten ließ der Erste das Boot noch warten; dann war Schluß, das Boot wurde zur HENRIETTE zurückgerudert.

So um 23 Uhr herum fanden sich die übrigen Landurlauber an der Brücke ein, in mehr oder weniger angetrunkenem Zustand, und riefen so laut sie konnten *Henriette 'hoi*; aber auf ihrem Schiff rührte sich nichts. Schließlich wurde es dem Segelmacher zu dumm; er



Die Viermastbark WANDSBEK mit ihrer hohen Takelage machte verhältnismäßig viele und schnelle Reisen nach Santa Rosalia, die erste 1902 in 118 Tagen von Cardiff. (Foto: Slg. H.-J. Gersdorf)

sagte den Kameraden, er würde sie mit dem Boot holen und sprang ins Wasser, um zur HENRIETTE zu schwimmen. Er kam auch hinüber, aber er konnte die anderen nicht holen, weil der Erste Offizier die Benutzung des Bootes verbot. Es kam der Bootsmann der WANDSBEK, die schon im Hafenbecken lag, und sagte den erregten HENRIETTE-Leuten, er würde sie mit dem Boot der WANDSBEK auf ihr Schiff bringen. Der dänische Matrose Christensen wollte jedoch nicht mehr warten, bis das WANDSBEK-Boot klar war, und sprang auch ins Wasser, um zur HENRIETTE zu schwimmen. Aber seine Kräfte reichten nicht mehr; seine Leiche wurde zwei Tage später gefunden. Die übrigen Leute gelangten mit dem Boot der WANDSBEK auf die HENRIETTE. Ein Jahr später fand in Hamburg die Seeamtsverhandlung statt über den Tod des Matrosen Hans Christensen, geboren am 24. September 1884 in Korsør. Es war ein heikler Fall, aber der langjährige Direktor des Seeamts handhabte ihn mit der ihm eigenen Routine. Der Tenor des Spruches lautete: Den Ersten Offizier träfe keine Schuld; weil die Leute ihren Urlaub überschritten hätten, habe er hart bleiben müssen.

Abfahrten 1912

Typ	Name	BRT	Abfahrt Hamburg	Ankunft Rosalia	Reisedauer von Elbe	Lizard
dt. 4MB	EILBEK	2353	6 Mär	22 Jul 12	138 d	118 d
dt. 4MB	ADELAIDE	3046	27 Mär	17 Aug 12	143 d	(123)
dt. 4MB	ISEBEK	2374	3 Apr	20 Aug 12	139 d	124 d
dt. 4MB	JERSBEK	2871	17 Apr	30 Aug 12	135 d	127 d
dt. 4MB	GOLDBEK	2630	15 Mai	23 Sep 12	131 d	121 d

dt. 4MB	BARMBEK	2277	1 Jun	28 Okt 12	149 d	(137)
br. 4MB	CELTICBURN	2655	9 Jun	13 Jan 13	218 d	(208)
dt. 4MB	WERNER VINNEN	3145	29 Jun	3 Dez 12	157 d	152 d
br. VS	BRITISH ISLES	2394	4 Jul	9 Dez 12	158 d	(148)
dt. VS	STEINBEK	2164	20 Jul	8 Dez 12	141 d	130 d
dt. VS	LASBEK	2335	7 Aug	10 Jan 13	156 d	146 d
br. 4MB	PORT CALEDONIA	2426	25 Aug	5 Feb 13	164 d	154 d
dt. 4MB	THIELBEK	2831	22 Sep	11 Mai 13	231 d	(226)
dt. 4MB	OMEGA	2471	26 Okt	22 Mär 13	136 d	129 d
dt. 4MB	REINBEK	2765	12 Nov	5 Apr 13	144 d	(134)
dt. 4MB	HEBE	2469	27 Nov	4 Apr 13	128 d	120 d
dt. 4MB	WANDSBEK	2234	10 Dez	2 Jun 13	163 d	143 d

Von den Seglern, die 1912 auf die Reise nach Santa Rosalia gingen, havarierte die THIELBEK und mußte Montevideo anlaufen. Für die übrigen 16 Schiffe ergab sich eine durchschnittliche Reisedauer von 150 Tagen, gerechnet ab Elbmündung. Das schnellste Schiff war wieder die HEBE, die zu den durch ihre gute Segelfähigkeit berühmt gewordenen »Workington-Sisters« gehörte. Unter Führung ihres scharfsegelnden Kapitäns Wilhelm Fleth brauchte sie 128 Tage von der Elbe und 120 Tage vom Ärmelkanal. Von Santa Rosalia segelte HEBE Ende Mai 1913 mit 1100 tons Kupferschlacke als Ballast nach Australien und geriet südlich von Neukaledonien in einen schweren Sturm und die Gefahr des Kenterns; mit Glück erreichte sie Newcastle nach 54tägiger Reise.

Die THIELBEK unter Kapitän A. Bergmann war am 20. November 1912 auf der Höhe der La Plata-Mündung in einen Pampero-Sturm geraten und verlor nach einem ersten Bericht die Stenge des Kreuzmastes, außerdem brachen die Racks zweier Untermarsrahen – die der beweglichen Befestigung der Rahen am Mast dienten –, und es ging eine Anzahl großer Segel verloren. Die Viermastbark erreichte Montevideo am 27. November und hatte dort mit der Reparatur und allen Formalitäten 80 Tage zu tun; erst am 15. Februar 1913 konnte sie den Hafen wieder verlassen. Für die Fahrt von Montevideo bis Santa Rosalia wurden 85 Tage benötigt.

Die flinke Viermastbark WANDSBEK, die Hamburg am 10. Dezember 1912 als letztes Schiff des Jahres verließ, hatte wetterbedingte Schwierigkeiten in der Nordsee, was zu der Jahreszeit nichts Ungewöhnliches war. Stürme aus westlicher Richtung zwangen sie in der Elbmündung zum Ankern, wobei ein Anker mit Kette verlorenging. Ersatz wurde von Hamburg innerhalb weniger Tage geliefert, so daß die WANDSBEK am 21. Dezember in See gehen konnte. Sie gelangte, wahrscheinlich mit Schlepperhilfe, schnell durch die Straße von Dover. Doch das Wetter zwang sie zur Umkehr. Die Signalstelle Dover meldete am 24. Dezember die WANDSBEK in östlicher Richtung steuernd. Sie fand einen geschützten Ankerplatz »in den Downs«; so nennen die Seeleute die große Reede NO-lich von Dover, vor Walmer und Deal. Kapitän Burmeisters Sorgen vermehrten sich noch durch den Zusammenbruch seines Ankerspills, das er in den Downs von Fachleuten reparieren lassen mußte. Am 3. Januar verließ er den Ankerplatz im Tau eines Schleppers, kehrte aber am nächsten Tag zurück, wieder des Wetters wegen. Erst am 6. Januar konnte er die Reise fortsetzen, und als er am 12. endlich den offenen Atlantik erreichte, waren seit der Abfahrt von Hamburg bereits 33 Tage verflossen.

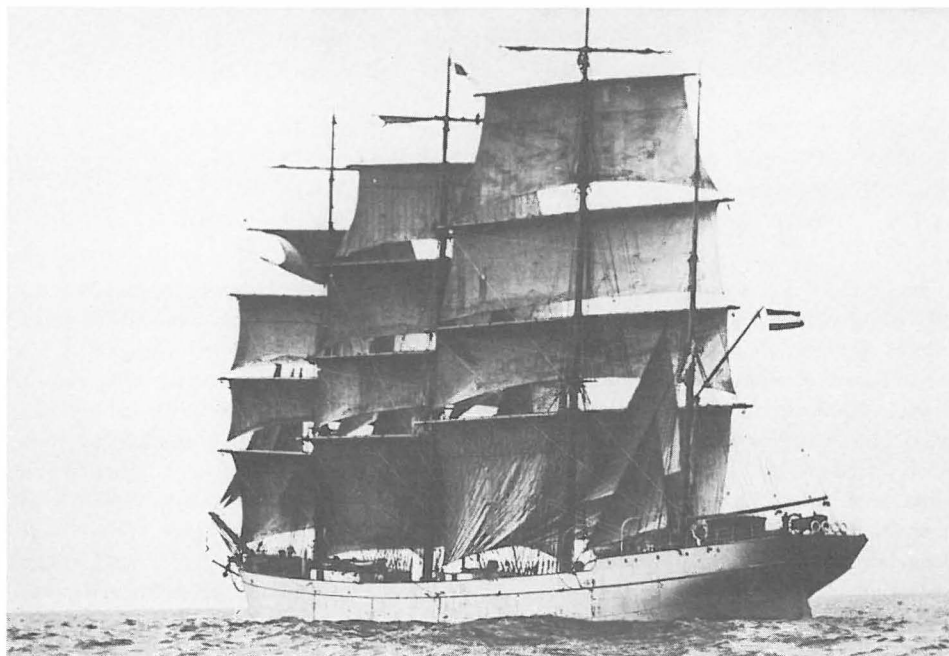
Was die Wettsegerei anbetraf, konnte 1912 das Vollschiß STEINBEK das Vollschiß BRITISH ISLES überholen und ihm insgesamt 17 Tage abgewinnen, und die HEBE, zwei

Wochen nach der REINBEK abgegangen, erreichte im April 1913 Santa Rosalia einen Tag früher als ihr Vorsegler.

Auf der STEINBEK ereignete sich ein tragischer Unfall, als das Schiff die Kap Horn-Region erreichte. Am 28. September 1912 lag das Vollschiß auf SSW-lichem Kurs. Der 17jährige Matrose Danneboom hatte nachmittags auf der Back zu tun, als der Belegnagel der Binnenklüverschoot brach und die schlagende Schoot den Mann über Bord schleuderte. Als er wieder auftauchte, gelang es ihm, die Leine des Patentlogs zu ergreifen und sich eine Weile daran festzuhalten. Kapitän Wohlers versuchte trotz des stürmischen Windes ein Wendemanöver, um die Fahrt aus dem Schiff zu bringen, doch es mißlang, und Danneboom konnte sich nicht länger halten. Es wurde noch gehalst, doch kam der Verunglückte nicht wieder in Sicht und mußte schließlich aufgegeben werden.

Auf der GOLDBEK hatte es schon 14 Tage vor Abfahrt einen tödlichen Unfall im Hamburger Hafen gegeben, dem der Matrose Mayer zum Opfer fiel. Es wurde im Vortopp die Oberbrahmrahe wieder aufgebracht, die an Deck gelegen hatte. Beim Hieven brach ein Augbolzen im Deck, und durch den Ruck stürzte Mayer aus der Takelage an Deck.

Das Vollschiß LASBEK verlor im Februar 1913 seinen Schiffsjungen Schidlack durch Ertrinken im Hafen von Santa Rosalia. 17 Jahre alt war der Junge und stammte aus Thorn in Westpreußen. Er holte jeden Morgen schon vor 6 Uhr die tägliche Fleischration für die Kombüse; es waren so 26 bis 27 Pfund. Das Schiff lag im Hafenbecken, und man konnte zu Fuß an Land gehen, doch der Weg war weit. An jenem Morgen nahm der Junge deshalb das Boot und wriggte zum Steg, um den Weg abzukürzen. Vermutlich fiel er ins Wasser, als er bei seiner Rückkehr mit dem Fleischkorb die Knüppelleiter an der Bordwand ersteigen wollte. Keiner hat ihn gesehen oder gehört; die Leiche wurde am nächsten Tag dicht beim Schiff gefunden. Man hat ihn in Santa Rosalia beerdigt.

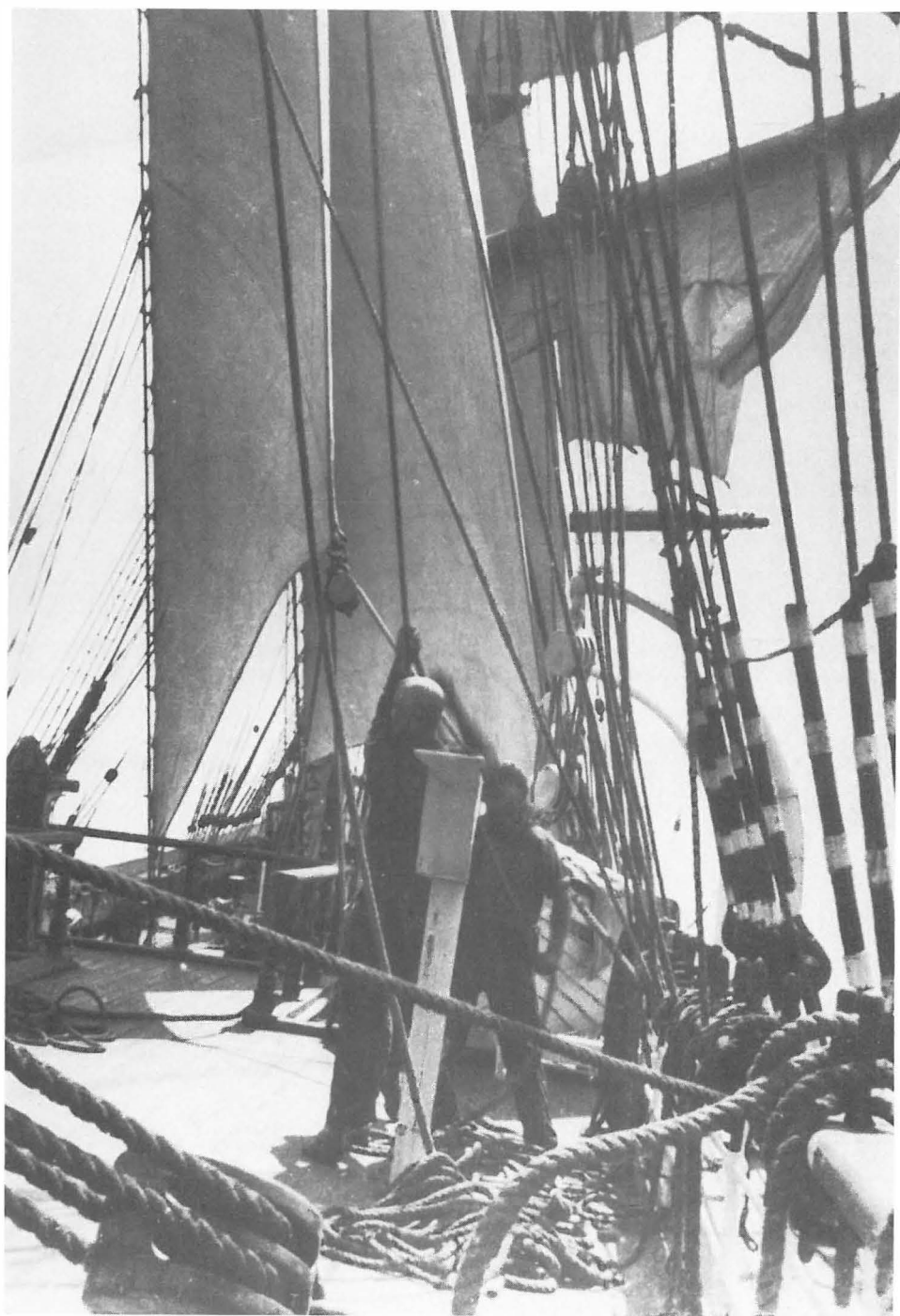


Die Viermastbark HEBE, ex VORTIGERN, war zuerst 1896 in Santa Rosalia. (Foto: Slg. Dr. Jürgen Meyer)

Abfahrten 1913

Typ	Name	BRT	Abfahrt Hamburg	Ankunft Rosalia	Reisedauer von Elbe	Lizard
dt. VS	HARVESTEHUDE	2182	8 Jan	2 Jul 13	175 d	147 d
br. 4MB	LYNTON	2531	2 Mär	23 Aug 13	163 d	(153)
dt. 4MB	SCHÜRBEK	2409	11 Mär	29 Jul 13	139 d	125 d
br. 4MB	GALGATE	2356	27 Mär	4 Aug 13	130 d	(120)
dt. VS	SCHWARZENBEK	1970	23 Apr	18 Sep 13	148 d	(138)
bel. VS	KASSAI	2201	4 Mai	16 Sep 13	135 d	(125)
dt. 4MB	EILBEK	2353	27 Mai	8 Nov 13	165 d	156 d
dt. 4MB	CHRISTEL VINNEN	3076	12 Jun	3 Dez 13	172 d	162 d
dt. 4MB	JERSBEK	2871	17 Jun	22 Nov 13	158 d	148 d
dt. 4MB	J. C. VINNEN	3149	28 Jun	21 Nov 13	146 d	136 d
dt. 4MB	GOLDBEK	2630	9 Jul	22 Nov 13	136 d	129 d
dt. 4MB	ISEBEK	2374	17 Jul	29 Nov 13	135 d	(125)
dt. 4MB	MAGDALENE VINNEN	3350	21 Jul	3 Dez 13	132 d	125 d
dt. 4MB	SCHIFFBEK	2663	2 Aug	3 Jan 14	154 d	(144)
dt. 4MB	BARMBEK	2277	5 Aug	5 Jan 14	153 d	(143)
dt. VS	TARPENBEK	1871	16 Aug	5 Jan 14	142 d	137 d
br. 4MB	ALICE A. LEIGH	3003	31 Aug	20 Feb 14	173 d	(166)
dt. 4MB	CARL R. VINNEN	2903	17 Sep	16 Feb 14	152 d	(142)
dt. VS	OLINDA	1915	17 Okt	13 Mär 14	147 d	(137)
dt. VS	STEINBEK	2164	28 Okt	20 Mär 14	143 d	(132)
dt. 4MB	OTTAWA	2659	9 Nov	20 Apr 14	162 d	(151)
dt. 4MB	DALBEK	2723	23 Nov	14 Apr 14	142 d	(132)
nor. 4MB	NORDHAV	2846	7 Dez	6 Mai 14	150 d	(140)
dt. BK	WINTERHUDE	2065	29 Dez	7 Mai 14	129 d	112 d

Im Jahre 1913 erreichten die Abfahrten nach Santa Rosalia die Höchstzahl von 24 Schiffen, von denen 19 unter deutscher Flagge segelten. Der Anteil der britischen Segler wurde immer geringer, weil der Ausverkauf der britischen Seglerflotte in vollem Gange war. Für die 24 Reisen errechnet sich die durchschnittliche Dauer zu 149 Tagen von der Elbe und 139 Tagen vom Ausgang des Ärmelkanals, der durch den Meridian von Kap Lizard markiert wird. Die 24 Segelschiffe erreichten ihren Bestimmungshafen ohne spektakuläre Havarien, doch waren zwei Schiffe gezwungen, für einige Tage einen Nothafen an der englischen Südküste anzulaufen. Da war als erstes schon im Januar das Vollschiiff HARVESTEHUDE, das nach Plymouth einlief, weil es im Vorschiff leckgesprungen war. Die Vorpiek war voll Wasser gelaufen, und in der Bilge wurden auch bereits 20 Zoll gepeilt, als sich Kapitän Carstens zum Einlaufen entschloß. 16 Tage nahm die Reparatur in Plymouth in Anspruch; am 1. Februar konnte die HARVESTEHUDE ihre Reise fortsetzen. Sie erreichte Santa Rosalia 175 Tage nach Abgang von Hamburg; das war die längste Reise des Jahrgangs infolge des Aufenthalts in Plymouth; von Lizard hatte sie 147 Tage gebraucht. Das letzte Schiff in der Reihe des Jahres 1913 war die Bark WINTERHUDE; sie mußte im Januar 1914 für 4 Tage nach



Segelsetzen auf der WINTERHUDE. (Foto: Slg. Clifford W. Hawkins)



Die britische Viermastbark BALASORE wurde 1913 nach Hamburg verkauft und machte als DALBEK eine Reise nach Santa Rosalia, bevor der Krieg ausbrach. (Foto: Slg. Harold D. Huycke)



Die Viermastbark HANS in Barry 1913; sie verbrachte den Ersten Weltkrieg in Santa Rosalia. (Foto: Slg. Harold D. Huycke)

Southampton einlaufen, um Sturmschäden an Deck und in den Logisräumen unter der Back zu reparieren. Etwa am 14. Januar kreuzte sie den Meridian von Lizard und erreichte damit den offenen Atlantik. Eine Woche später wurde bei schlechtem Wetter der Leichtmatrose Emil Böttcher beim Holen der Lee-Vorbrassen über Bord gespült und konnte nicht gerettet werden.

Trotz des schlechten Reisebeginns machte die von Kapitän Ernst geführte WINTERHUDE die schnellste Reise ihres Jahrgangs mit 129 Tagen von der Elbmündung. Die Bark WINTERHUDE war ein Neuling in der Koksfahrt nach Santa Rosalia; sie war 1898 in Bremerhaven als MABEL RICKMERS gebaut worden und hatte den größten Teil ihres Lebens dem Transport von Reis und Kistenpetroleum gedient. Im Geschwader des Jahres 1913 zeichnete sich ein halbes Dutzend der Schiffe dadurch aus, daß sie ihren Vorsegler überholen konnten: Die SCHÜRBEK nahm der Viermastbark LYNTON ihre Vorgabe ab und gewann insgesamt vier Wochen, das belgische Vollschiß KASSAI überholte die SCHWARZENBEK; JERSBEK überholte die CHRISTEL VINNEN, obgleich sie selber 17 Tage für die letzten 350 sm brauchte, CARL RUDGERT VINNEN gewann drei Wochen von der ALICE A. LEIGH, und fast ebensoviel machte die DALBEK beim Überholen der OTTAWA gut.

Das belgische Vollschiß KASSAI, das von dem deutschen Kapitän Behrens geführt wurde, war ebenfalls ein Neuling unter den Koksseglern. Erst im März 1913 hatte die Entreprises Maritimes Belges S.A. das 3700 t tragende Schiff von der Hamburger Reederei Wachsmuth & Krogmann gekauft und seinen Namen von LUNA in KASSAI geändert.

Abfahrten 1914

Typ	Name	BRT	Abfahrt Hamburg	Ankunft Rosalia	Reisedauer von Elbe	Lizard
dt. VS	LASBEK	2335	23 Jan	25 Jun 14	153 d	(143)
dt. 4MB	KURT	3109	12 Feb	12 Jun 14	120 d	(111)
bel. 4MB	KATANGA	2145	28 Feb	14 Aug 14	167 d	(138)
dt. 4MB	HANS	3102	4 Mär	26 Jul 14	144 d	124 d
dt. 4MB	WANDSBEK	2234	20 Mär	25 Jul 14	125 d	(117)
dt. 4MB	WALKÜRE	3239	24 Mär	25 Jul 14	122 d	(114)
dt. 4MB	REINBEK	2765	4 Apr	31 Aug 14	149 d	(139)
dt. 4MB	EGON	3091	5 Apr	21 Aug 14	137 d	(127)
dt. 4MB	HELWIG VINNEN	3100	21 Apr	31 Aug 14	132 d	(122)
dt. 4MB	THIELBEK	2831	15 Mai	14 Sep 14	122 d	(117)
dt. 4MB	SCHÜRBEK	2409	27 Mai	15 Sep 14	111 d	107 d
dt. VS	HARVESTEHUDE	2182	6 Jun	18 Okt 14	134 d	129 d
dt. 4MB	ADOLF VINNEN	3410	21 Jun	10 Nov 14	142 d	137 d
dt. 4MB	OROTAVA	3014	5 Jul	10 Nov 14	128 d	123 d

Die Viermastbark THIELBEK war von der Elbe in zwei Tagen bis »Dover vorbei« geschleppt worden und kam anschließend auch mit dem Wind gut voran. Im NO-Passat wählte Kapitän Ruppert den Weg östlich der Kapverdischen Inseln. Am 7. Juni, als das Schiff auf 11° N, 22° W stand, wurde es um 14 Uhr völlig unvorbereitet von einer schweren Böe heimgesucht, die etwa eine Stunde andauerte und fast alle Segel zerriß. Als man nachmittags mit »alle Mann« die zerfetzten Segel auswechselte, stürzte der dänische Matrose

Jörgen Albertsen, 1896 in Marstal geboren, beim Übersteigen auf die Bagienrah aus dem Kreuzmast ab. Er fiel so unglücklich auf die Nagelbank, daß ihm ein eiserner Belegnagel tief in die Brust eindrang, und er starb, während er in der Kajüte verbunden wurde. Eine Woche später wurde THIELBEK von einem Hamburg-Süd-Dampfer mit Funkeinrichtung passiert, dem man nach dem Code signalisierte *Ein Mann im Sturm verloren* und bat, die Reederei zu benachrichtigen. Die Nachricht rief in den Familien der Seeleute viel Unruhe hervor, weil niemand wußte, wen es getroffen hatte. Eine ergänzende Nachricht war erst nach frühestens drei Monaten zu erwarten, und da herrschte schon Krieg und behinderte den gesamten Nachrichtenverkehr.

Der Kriegausbruch am 1. August 1914 beendete jäh die deutsche Schifffahrt nach Übersee und auch die Kokstransporte von Hamburg nach Santa Rosalia. Als letzter Segler in dieser Fahrt wurde am 5. Juli die große Viermastbark OROTAVA abgefertigt, als 14. Schiff im Jahre 1914. Wie sich die Segelschifffahrt nach Santa Rosalia ohne den Krieg entwickelt hätte, ist schwer zu sagen, denn im August 1914 wurde auch der Panama-Kanal eröffnet, der den Weg vom Atlantik in den Pazifik erheblich abkürzt, aber nur die Maschinenschiffe, nicht die Segelschiffe begünstigt, weil letztere auf der pazifischen Seite des Kanals keinen Wind finden. Aber auch ohne den Kanal wäre die Segelschifffahrt in absehbarer Zeit zu Ende gegangen; denn schon seit 1905 waren keine großen Frachtsegler mehr gebaut worden, von ganz wenigen Ausnahmen abgesehen.

Die durchschnittliche Reisedauer der 14 Segelschiffe betrug nur 135 Tage von der Elbe und 125 Tage vom Ärmelkanal. Im Vergleich zu den vorhergehenden Jahren waren die Reisen dieses Mal mehr als 10 Tage kürzer, für einen Mittelwert ist das nicht unbeträchtlich. Es ist fraglich, ob dieser große Unterschied allein durch wetterbedingte Zufälligkeiten zu erklären ist. Unter den 14 Schiffen war nur ein nichtdeutscher Segler, eine belgische Viermastbark namens KATANGA, die allerdings gar nicht so sehr belgisch war; sie segelte in Charter der Hamburger Reederei Knöhr & Burchard Nfl., wurde von dem deutschen Kapitän M. Mark geführt und hatte viele Deutsche in ihrer Mannschaft.

Den drei Schiffen, die im März 1914 auf die Reise gingen, wurden gute Segeleigenschaften nachgesagt; sie rechtfertigten diesen Ruf, indem sie einander ein scharfes Rennen lieferten. Die große Viermastbark HANS, die am 4. März als erste Hamburg verließ, verlor allerdings in der Nordsee viel Zeit durch widrige Winde. Schon am 5. März mußte Kapitän Külsen in der Nähe von Helgoland den Schlepper entlassen, der den großen Segler gegen den steifen westlichen Wind nicht mehr voranbringen konnte. Mühsam kreuzte HANS westwärts, indem der Kapitän die für die Wetterlage typischen Winddrehungen zwischen SW und NW ausnutzte. Nach 12 Tagen endlich stand das Schiff vor der Straße von Dover. Wegen der immer wieder stürmischen Westwinde sah sich der Kapitän gezwungen, unter der englischen Küste Schutz zu suchen; 4 Tage lag HANS vor Deal zu Anker. Am 21. März verschauelte sich der Wind für eine Weile, so daß sich Kapitän Külsen von einem englischen Schlepper durch die Straße von Dover und weiter bis Isle of Wight tauen ließ.

Am 24. März, 20 Tage nach Abgang von Hamburg, erreichte HANS bei Lizard Head den Atlantik. Zwei Tage vorher war die kleinere Viermastbark WANDSBEK in See gegangen, die im Tau des Hamburger Schleppers ENAK wesentlich schneller durch die Nordsee und die Straße von Dover kam und den Schlepper am 25. März bei Beachy Head entließ. 8 Tage später befand sich die WANDSBEK in der Biscaya etwa 300 sm WSW-lich von Land's End und sichtete dort die Viermastbark HANS, die sie somit eingeholt hatte. Den NO-Passat erreichten beide Schiffe erst südlich der Kanarischen Inseln, und den Äquator kreuzte WANDSBEK am 23. April zwei Tage vor HANS. Die große WALKÜRE, die drei Tage nach WANDSBEK die Elbe verlassen hatte, wurde am 27. April auf 3° Nordbreite gemeldet. Im Südatlantik konnte WANDSBEK ihren Vorsprung gegenüber HANS halten; sie erreichte Staaten Island am 31.

Mai und kam in der kurzen Zeit von neun Tagen um Kap Horn. HANS sichtete Staaten Island erst am 1. Juni und segelte am 3. Juni durch die Straße von Le Maire. Den Äquator im Pazifik kreuzten beide Schiffe gleichzeitig am 1. Juli. In den Flauten nördlich des Äquators gewann WANDSBEK wieder einen kleinen Vorsprung und erreichte den Golf von Kalifornien zwei Tage früher als HANS. Inzwischen war auch die WALKÜRE herangekommen, so daß WANDSBEK und WALKÜRE beide am 25. Juli vor Santa Rosalia zu Anker kamen; HANS traf erst am nächsten Tag ein.

Die beste Reise machte 1914 wieder die Viermastbark SCHÜRBEK in 111 Tagen von der Elbe und 107 von Lizard. Sie war ein As unter den Koksseglern in der Fahrt nach Santa Rosalia, weil ihre hervorragende Segelfähigkeit sich sowohl um Kap Horn als auch in den Flautengebieten westlich von Mexiko bewährte. Von 1902 bis 1914 machte sie acht Reisen nach Santa Rosalia, deren Dauer jedesmal unter dem Mittelwert blieb. Von der Elbmündung gerechnet, dauerten die Reisen wie folgt:

1902 = 127 Tage	1910 = 114 Tage
1903 = 140 Tage	1911 = 137 Tage
1906 = 121 Tage	1913 = 139 Tage
1908 = 137 Tage	1914 = 111 Tage

Die gleichmäßig guten Reisen machte die SCHÜRBEK unter drei verschiedenen Kapitänen: A. Nicolai führte sie auf den ersten beiden Reisen, R. Lorentzen 1906 und C. Christiansen ab 1908. Der letztgenannte Kapitän war ein Däne aus der Gegend von Vejle. Die längste Reise mit 140 Tagen führte um Schottland. Das Mittel der acht Reisen ergibt 128 Tage oder 119 Tage ab Ärmelkanal.

SCHÜRBEKS Takelage war durchaus maßvoll; sie führte keine Royals über den Oberbramsegeln, die Mastenhöhe über der Wasserlinie betrug 48 m, die Segelfläche 3250 m². Die Unterrahmen waren 27 m, die Oberbramrahmen 17 m lang. Die Besatzung mit Kapitän war 27 Mann stark. Die Vermessung ergab folgende Werte: Raumgehalt: brutto 2409 RT, netto 2266 RT, unter Deck 2263 RT. Identitätsmaße: Länge: 89,60 m, Breite 13,16 m, Raumtiefe 7,57 m. Dazu Seitenhöhe 8,02 m, Freibord 1,65 m, Tiefgang beladen 6,73 m 22'1". Übrigens gehörte die SCHÜRBEK zu den wenigen Großseglern mit Schlingerkielen, die ihrer Segelfähigkeit anscheinend nicht geschadet haben. In der Entwicklung der rahgetakelten Frachtsegler repräsentierte der Typ der SCHÜRBEK eine der Endstufen, die Beachtung verdiente. Es war gelungen, große Tragfähigkeit mit guter Segelfähigkeit auch bei Schwachwinden zu verbinden; dadurch wurden die überlangen Reisezeiten erheblich reduziert. Und im Gegensatz zu den riesigen Rahseglern, mit denen man auch versucht hatte, die Rentabilität der Windschiffe zu verbessern, waren die mittelgroßen Viermastbarken leichter und sicherer durch Menschenkraft zu handhaben; man brauchte keine Übermenschen zu ihrer Führung und Bedienung.

Der Erste Weltkrieg und das Ende der Kokssegler

Als 1914 der Krieg ausbrach, befanden sich acht deutsche Segler auf dem Wege nach Santa Rosalia. Einige erhielten die erschütternde Nachricht vom Kriegsausbruch auf See von anderen Schiffen, andere trafen mit völlig ahnungslosen Besatzungen in Santa Rosalia ein, wo die deutschen Seeleute nun von den Franzosen erfuhren, daß ihre Länder Krieg gegeneinander führten. Die ahnungslosen Seeleute auf der HARVESTEHUDE erlebten Anfang Oktober im Eingang des Golfs von Kalifornien eine »Feindberührung«, als ihr Schiff, das in der Flaute trieb, überraschend vom britischen Kreuzer NEWCASTLE gestellt wurde. Die Besatzung war mehr als verblüfft, als ein bewaffnetes Prisenkommando ihr Schiff enterte

Für Schiffe mit Deck.

Formular A.

Deutsches Reich.

Schiffsgattung: <i>Segelschiff</i>	Namen des Schiffes: <i>Schirnbek</i>		Unterscheidungs-Signal: <i>R M P B</i>	Nationalität: <i>Deutsch</i>
				Heimathafen: <i>Hamburg</i>

Schiffs-Messbrief.

Schiffsbeschreibung.

Erbauer: <i>John Reid & Co. L^d</i> Erbauungsjahr: <i>1902</i> Erbauungsort: <i>Whiteinch / Glasgow</i> Baumaterial: <i>Stahl</i> Bauart: <i>Gewöhnliches Spanten-System</i> Anzahl der Decks: <i>2</i>	Beschaffenheit des obersten Decks: <i>In einerleucht.</i> Anzahl der wasserdichten Querschotten unter und über dem Vermessungs-deck: <i>1</i> Anzahl der Wasserballastbehälter mit Ladeluken: <i>—</i>	Wegerung: <i>Bodenvoll, Seiten aus.</i> Form des Bugs: <i>mit Flanke</i> Form des Heckes: <i>elliptisch</i> Anzahl der Schornsteine: <i>—</i> Anzahl der Masten: <i>4</i> Takelung: <i>Bark</i>
--	--	--

Identitäts Maasse.

1. Die Länge des Schiffes zwischen der hinteren Fläche des Vorderstevens bis zur hinteren Fläche des Hinterstevens (bei Schiffen mit Patentruder bis zur Mitte des Ruderherzens) auf dem obersten festen Deck beträgt
2. Die grösste Breite des Schiffes zwischen den Aussenflächen der Aussenbordebekleidungen oder der Berg-holzer beträgt
3. Die Tiefe des Schiffsraumes zwischen der Unterkante des obersten festen Decks und der Oberkante der Bodenwangen neben dem Kielschwein, bezw. der oberen Fläche des inneren eisernen Doppelbodens, wo ein solcher vorhanden ist, in der Mitte der nach 1. ermittelten Länge beträgt
4. Die grösste Länge des Maschinenraumes einschliesslich der etwa vorhandenen festen Kohlenbehälter zwischen den diese Räume begrenzenden von Bord zu Bord reichenden Schotten beträgt

*89,60 m**13,16 m**7,57 m**— m*

und sie mit scharfen Kommandos zwang, sich längs der Reling aufzustellen. Währenddessen drang ein Offizier ohne Erklärungen in die Kapitänsräume ein, nahm das Logbuch und die Schiffspapiere in Besitz und brachte den Kapitän auf den Kreuzer, wo man ihn gründlich ausfragte. Die Briten suchten den deutschen Kreuzer LEIPZIG, der am 8. September in Guaymas gebunkert hatte. Doch die HARVESTEHUDE hatte im Pazifik kein einziges Schiff gesehen, und Funkgeräte besaßen die Frachtsegler noch nicht. Weil die Boleo-Franzosen auf den Koks der HARVESTEHUDE warteten, ließen die Engländer Kapitän Prohn nach dem Verhör frei mit der Anweisung, sein Schiff nach Santa Rosalia zu bringen und den Golf von Kalifornien nicht wieder zu verlassen.

Nach dem Vollschiiff HARVESTEHUDE hatten noch zwei Segler Hamburg mit der Bestimmung nach Santa Rosalia verlassen und kamen dort im November auch wohlbehalten an; beide waren unterwegs über den Kriegsausbruch informiert worden. Das vorletzte Schiff war die ADOLF VINNEN, eine ungewöhnlich große Viermastbark der Bremer Stahlhof A.G., die bis 1912 in Hamburg als ALSTERDAMM registriert war. Aus dem noch vorhandenen Wetterjournal der ADOLF VINNEN geht hervor, daß sie unter Führung von Kapitän W. Müller am 21. Juni 1914 morgens um 2 1/2 Uhr den Hamburger Hafen verließ, mit einer Ladung Koks für Santa Rosalia, ihr Tiefgang betrug 23'6" vorn und 23'8" achtern. Der Schlepper ROLAND brachte das schwere Schiff elbabwärts und weiter durch Nordsee und Kanal, bei leichten Winden, die zumeist aus SW-lichen Richtungen kamen. Erst bei Prawle Point wurde ROLAND am Nachmittag des 25. Juni entlassen, und noch am selben Abend erreichte ADOLF VINNEN den Atlantik bei Lizard Head. Eine günstige Gelegenheit brachte die Viermastbark in 6 Tagen bis in die Nähe der Kanarischen Inseln, wo sie mit einem

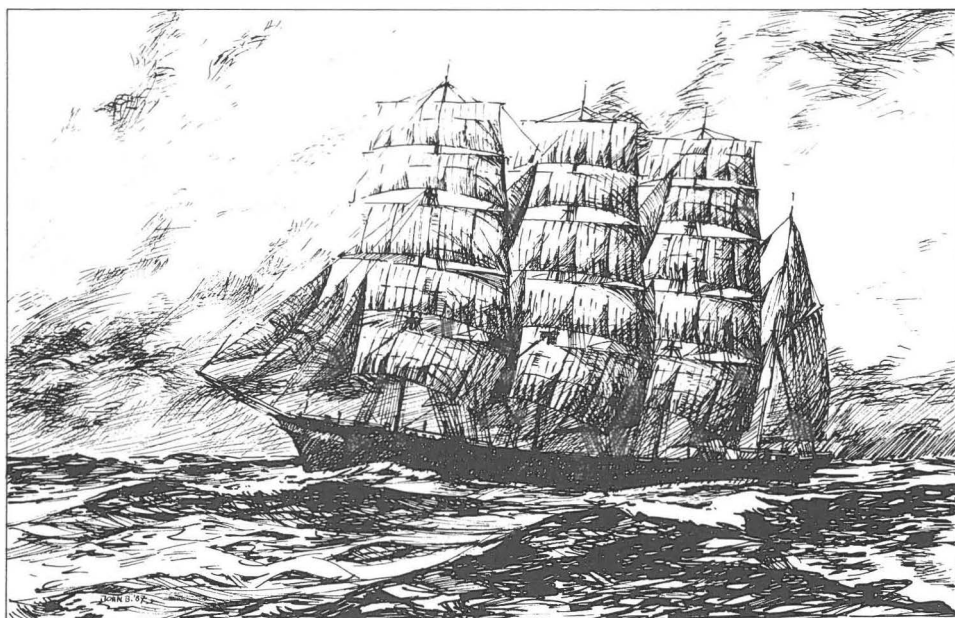
Vermessungs-Ergebnisse.

Brutto-Raumgehalt.		cbm	Abzüge.		cbm
1. Raum unter dem Vermessungsdeck . . .		6410,176	I. Hinsichtlich der Räume für Treibkraft:		
2. Raum zwischen dem Vermessungsdeck und dem darüber befindlichen Deck . . .			1. $\frac{1}{2}$ des Brutto-Raumgehaltes . . .		c
3. Raum zwischen dem 1. und 2. Deck über dem Vermessungsdeck . . .			2. Maschinenraum nach Vermessung . . .		—
4. Quarterdeck-Kajüte oder Achterdeck-Hütte (Poop) . . .		244,711	II. Mannschafts- und Navigationsräume:		
5. Back . . .			1. Räume für Seeleute, Heizer, Deck-offiziere, Köche, Aufwärter etc. . .		117,914
6. Räume unter dem Brückendeck . . .			2. Räume für Offiziere, Maschinisten etc. . .		57,649
7. Halbdeck . . .			3. Ruderhäuser, Kartenhaus etc. . .		11,170
8. Sonstige Räume . . .		102,318	4. Segelraum . . .		87,593
9. Der in Anrechnung zu bringende Inhalt der Ladeluken . . .		7,723	5. Bootsmannsvorräthe . . .		77,976
			III. Räume für den Schiffsführer . . .		34,355
Brutto-Raumgehalt . . .		6824,928	Summe der Abzüge . . .		406,657

	cbm	Reg.-Tons.		cbm	Reg.-Tons.
Brutto-Raumgehalt . . .	6824,928	2409,200	Schlussresultat der Vermessung:		
Abzüge . . .	406,657	143,550	Brutto-Raumgehalt . . .	6824,9	2409,20
Netto-Raumgehalt . . .	6418,271	2265,650	Netto-Raumgehalt . . .	6418,3	2265,65

Ueber die vorstehende nach der Schiffsvermessungs-Ordnung vom 1^{ten} März 1895 von der Vermessungsbehörde zu
 Weidenhof-Flaggenst. am 24^{ten} April 1902 beendete Vermessung nach dem vollständigen Verfahren wird dieser
 Messbrief ausfertigt.

Hamburg, den 30^{ten} April 1902
 Die Deputation für Handel und Schifffahrt
 J. A.
 J. Hansen Dr.



Die Viermastbark SCHÜRBEK war ein hervorragender Kokssegler. (Zeichnung: J. Bassiner)

Dampfer signalisierte, der sie im nächsten Hafen meldete. Am 25. Juli kreuzte ADOLF VINNEN den Äquator, und am 1. August, als der große Krieg ausbrach, segelte Kapitän Müller sorglos im SO-Passat; denn er wußte von nichts. Die Kap Horn-Region erreichte er am 23. August auf 50° Südbreite, vier Tage später umsegelte er das Ostende von Staaten Island. Am 13. September, als Kap Horn im Osten lag, und ADOLF VINNEN wieder nordwärts steuerte, kam nach einer windarmen Nacht in den Morgenstunden der Hamburger Fünfmaster POTOSI in Sicht, der ebenfalls nordwärts strebte. Der Himmel war bedeckt, die Lufttrübe, aber im Laufe des Vormittags setzte sich ein östlicher Wind durch, der nachmittags Stärke 6/7 erreichte.

Die beiden großen Segler näherten sich bis auf Signaldistanz, und Kapitän Miethe von der POTOSI informierte seinen Kollegen Müller vom Kriegsausbruch, von dem er allerdings auch nicht mehr als die nackte Tatsache wußte. Die POTOSI hatte im Südatlantik, wahrscheinlich am 18. August, Signalkontakt mit einem britischen Dampfer gehabt, dessen Kapitän, getreu dem Gemeinschaftsgefühl aller Seeleute, ihm mitteilte, daß der große Krieg in Europa nun ausgebrochen sei. In der Hoffnung, keinem britischen Kriegsschiff zu begegnen, hatte Kapitän Miethe seine Reise nach Chile fortgesetzt; ebenso blieb Kapitän Müller entschlossen, seine Koksladung nach Santa Rosalia in Mexiko zu bringen, um den Frachtvertrag zu erfüllen. POTOSI erreichte Valparaiso am 23. September ohne Belästigungen.

ADOLF VINNEN steuerte im einsamen Pazifik weiter nordwärts, ohne irgendeinem Schiff zu begegnen. Sie kreuzte den Äquator am 11. Oktober in 104° W, passierte Cabo San Lucas am 31. Oktober und ankerte auf Santa-Rosalia-Reede am 10. November um 10 Uhr vormittags. Noch am selben Tage abends traf die OROTAVA auf der Reede ein, nach 128tägiger Reise von Hamburg, als allerletzter der vielen Segler, die seit der Jahrhundertwende Koks von Hamburg nach Santa Rosalia gebracht hatten.

Nachdem die letzten beiden Schiffe im November vor Santa Rosalia angekommen waren, lagen dort elf deutsche Großsegler fest, und die LASBEK lag als zwölfter unter denselben Bedingungen vor Guaymas.

Mexiko beteiligte sich nicht am Krieg gegen Deutschland, so daß die deutschen Seeleute sich an Land freibewegen durften. Um die Versorgung kümmerte sich das deutsche Konsulat in Guaymas. Aber die Schiffe konnten die neutralen Gewässer des Golfs von Kalifornien nicht verlassen, da sie in internationalen Gewässern dem Zugriff der feindlichen Kreuzer ausgesetzt gewesen wären.

Die Seeleute machten von ihrer Freiheit Gebrauch, soweit es das öde Land erlaubte. Um der Eintönigkeit auf den stillgelegten Schiffen zu entgehen, entwich manch einer, um sich Arbeit in Mexiko oder besser noch in den Vereinigten Staaten zu suchen, die in den ersten Kriegsjahren noch neutral waren. Zu Beginn des Krieges hatten die Wehrpflichtigen auf den Seglern Order bekommen, sich als Ersatzmannschaften für die deutschen Kreuzer bereitzuhalten; mit der Vernichtung des deutschen Auslandsgeschwaders bei den Falkland-Inseln im Dezember 1914 war diese Anordnung gegenstandslos geworden. Der Versuch einiger Seeleute, über amerikanische oder mexikanische Häfen auf neutralen Schiffen Europa zu erreichen, endete fast immer an der britischen Blockade der Nordsee. Siegfried Piper zum Beispiel, der Erste Offizier der HELWIG VINNEN, hat es auch versucht. Er setzte sich ab mit der Bemerkung, er wolle in San Francisco die Weltausstellung sehen. Von Frisco fuhr er anschließend mit der Bahn nach New York und kaufte sich dort holländische Personalpapiere, mit denen er als Matrose auf einem schwedischen Dampfer anmusterte, Kurs Göteborg. Aber die Royal Navy erwartete ihn schon nördlich von Schottland; denn sie wußte genau, wann Siegfried Piper Santa Rosalia verlassen hatte. Es fiel dem Secret Service nicht schwer, den holländischen Matrosen im Kreuzverhör zu enttarnen; auch er landete im Lager auf der Isle of Man.

Durch die amerikanische Kriegserklärung im April 1917 verschlechterte sich die Lage der deutschen Seeleute in und um Santa Rosalia. Ihre Bewegungsfreiheit wurde eingeschränkt. Mexiko blieb zwar neutral; aber am Ort setzte sich ein amerikanischer Agent oder Konsul fest, der sich für die deutschen Schiffe und Seeleute interessierte. Er ließ sich im ersten Hotel am Platz nieder, in dem sich bis dahin die deutschen Kapitäne regelmäßig getroffen hatten. Eine der ersten Amtshandlungen des Amerikaners war sein erfolgreicher Druck auf den Wirt, die Deutschen aus dem Hotel zu verbannen; *off limits* heißt es auf amerikanisch.

Der Zwangsaufenthalt der deutschen Schiffe und Seeleute im Golf von Kalifornien dauerte noch zwei Jahre über das Kriegsende hinaus. Durch den Versailler Vertrag, der 1920 in Kraft trat, fielen alle deutschen Handelsschiffe über 1600 BRT an die Siegermächte. Die



Seeleute vom VollschiFF TARPENBEK, in der Mitte die beiden Steuerleute. Das Schiff war von 1900 bis 1914 in der Fahrt nach der Westküste Nordamerikas beschäftigt und lag 1914 in Santa Rosalia. (Foto: National Maritime Museum, San Francisco, Hester Collection)

überholungsbedürftigen Segler im weit entfernten Golf von Kalifornien waren fast wertlos, nachdem Mitte 1920 der Niedergang der Frachtraten eingesetzt hatte. Als die Reparationskommission die zwölf Segler an Frankreich (6), Italien (4) und Großbritannien (2) aufteilte, war in diesen Ländern kein Reeder bereit, auch nur eines der Segelschiffe zu übernehmen; die meisten wurden an die Robert Dollar Company in San Francisco verkauft. Ob die amerikanische Reederei mit dieser Spekulation auf ihre Kosten kam, ist zweifelhaft; nur vier Schiffe haben gelegentlich noch eine Frachtreise unter Segeln gemacht, die übrigen gammel-

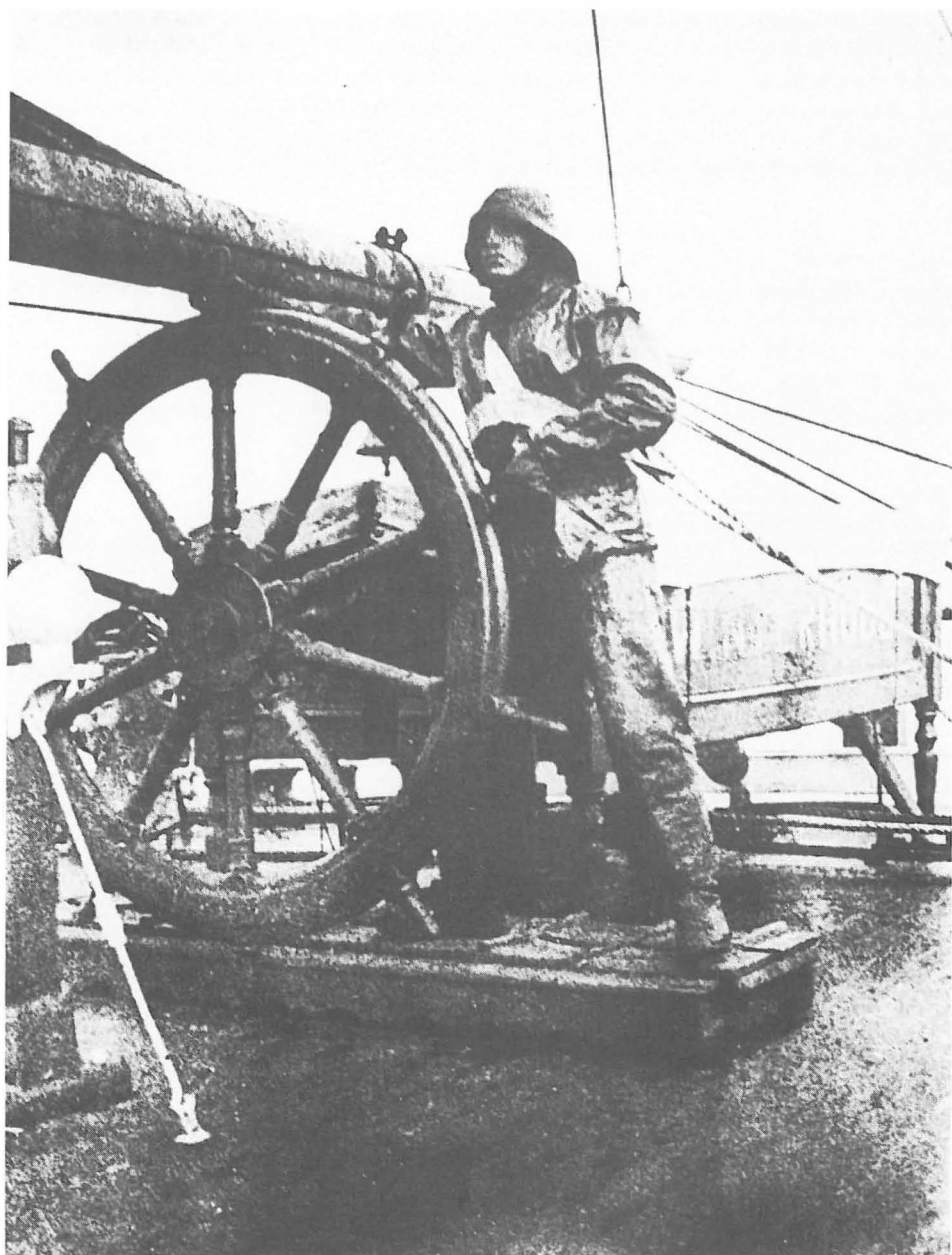
ten im Oakland Creek bei San Francisco oder wurden abgetakelt, um als Leichter verwendet zu werden.

Die deutschen Besatzungen – soweit sie seit 1914 auf den Schiffen ausgehalten hatten – wurden Ende 1920 / Anfang 1921 repatriiert. Ein interessantes Buch von historischem Wert ist in den USA unter dem Titel »To Santa Rosalia, Further and Back« erschienen. Es handelt von den zwölf deutschen Segelschiffen im Golf von Kalifornien und den Schicksalen ihrer Seeleute; geschrieben hat es der amerikanische Kapitän Harold D. Huycke mit viel Verständnis und Einfühlungsvermögen. Der Titel übersetzt die Musterungsklausel »Nach Santa Rosalia, weiter und zurück«, mit der sich die deutschen Seeleute 1914 in Hamburg für die Rundreise verpflichtet hatten, in der Annahme, daß sie höchstens zwei Jahre dauern würde.

Die Boleo-Kupferhütte hatte während des Krieges allerhand Schwierigkeiten zu überwinden; die Koks- und Kohlezufuhr aus Europa endete plötzlich, und die revolutionären Zustände in Mexiko dauerten an. Als die Brennstoffvorräte 1915 zur Neige gingen, hatte man Kokslieferungen von San Francisco organisiert, die meist auf dem Seeweg erfolgten. Notfalls konnte der Koks auch per Eisenbahn nach Guaymas transportiert werden. Kohle erhielt die Kupferhütte während des Krieges mit Dampfern aus Australien und gelegentlich auch von Nordamerika. Ein letzter Großsegler brachte im April 1917 eine Ladung Kohle von Norfolk. Es war das US-amerikanische VollschiFF DUNSYRE, das den Weg durch den Panama-Kanal nahm und sich von Balboa bis auf die Reede von Santa Rosalia von einem Tanker der Standard Oil Company of California schleppen ließ. Bevor die DUNSYRE als letzter Segler – in wenig seglerischer Manier – Kohle nach Santa Rosalia brachte, war eine französische Bark mit Kohle von Australien eingetroffen; doch es fehlen die Daten dieser Reise, weil während des Krieges keine Angaben über Schiffsbewegungen veröffentlicht wurden. DUNSYRE verließ Santa Rosalia am 17. Mai im Schlepp eines Dampfers.



*VollschiFF TARPENBEK, Mai 1914 aus dem Columbia River auslaufend. Der Lotse geht von Bord.
(Foto: Slg. W. R. Eckhart)*



*Die Bark WINTERHUDE trat die Reise nach Santa Rosalia im Winter 1913/14 an und hatte schlechtes Wetter in Nordsee und Kanal; der Matrose am Ruder hat sein Ölzeug übergezogen.
(Foto: Deutsches Schiffahrtsmuseum, Bremerhaven)*

Die Kupferproduktion in Santa Rosalia war in den Jahren 1916/17 zurückgegangen. Nicht nur Versorgungsschwierigkeiten waren daran Schuld, sondern auch die Überalterung der technischen Anlagen. Es erfolgte deshalb eine Modernisierung des Hüttenwerkes, und zwar nach Plänen US-amerikanischer Experten. Ende 1918 konnte der gesamte Brennstoffbedarf durch kalifornisches Öl gedeckt werden; Koks wurde nicht mehr gebraucht. Etwa zur selben Zeit hatten die Franzosen ihr Kapital aus der Aktiengesellschaft zurückgezogen.

Die Produktion wurde nach dem Kriege in mäßigem Umfang fortgesetzt; für Rekordleistungen sind die Erzvorkommen wohl nicht mehr ausreichend. Nach einem Bericht aus den 1970er Jahren wird der Hafen nur noch von Küstenschiffen benutzt, für die eine Kailänge von 60 m und ein paar Kräne von 2 t Hebekraft zur Verfügung stehen. 1973 hatte Santa Rosalia rund 7000 Einwohner, von denen sich nur noch sehr wenige an die Jahre vor dem Ersten Weltkrieg erinnerten, als das Bild der »Wasserfront« von den großen Windschiffen geprägt war, die von weither den Koks für die altmodischen Hochöfen brachten.

Als Quellenmaterial wurden benutzt:

- Annalen der Hydrographie und Maritimen Meteorologie, verschiedene Jahrgänge zwischen 1884 und 1895.
 Burmester, Heinz: Die Viermastbark LISBETH Kauffahrtei unter Segel bis ins 20. Jahrhundert. (= Schriften des Deutschen Schifffahrtsmuseums, Band 15). Oldenburg 1982.
 Entscheidungen des Seeamts Hamburg aus den Jahren 1912 1922.
 Hamburgischer Correspondent, 1909 1914.
 Hamburger Statistik über Warenein- und -ausgänge 1909 1914 (Staatsarchiv Hamburg).
 Höver, Otto: Von der Galiot zum Fünfmaster. Bremen 1934.
 Huycke, Harold: To Santa Rosalia, Further and Back. Newport News 1970.
 Kresse, Walter: Hamburger Seeschiffe 1889 1945. Hamburg 1974.
 Lloyd's Register, verschiedene Jahrgänge.
 Lloyd's Weekly Index and Lloyd's Daily List.
 Meteorologische Schiffstagebücher im Seewetteramt Hamburg.
 Meyer, Jürgen: Hamburgs Segelschiffe 1795 1945. Norderstedt 1971.
 Schifffahrtsnachrichten aus Tacoma Daily Ledger, Jahrgang 1914.
 Schifffahrtszeitschrift »Hansa«, Hamburg, verschiedene Jahrgänge.
 Segelhandbuch für den Atlantischen Ozean. Hamburg 1910.
 Segelhandbuch für den Stillen Ozean. Hamburg 1897.